

היתאי הישראלי

בטאון האיגוד הארצי לימאים



ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בארץ-ישראל

נובמבר 1957

כסלו תשי"ח



חוזים וסעיפים — מה כלול בהם? ...

dupl

The ISRAEL SEAMAN

ORGAN OF ISRAEL SEAMEN'S UNION



The General Federation of Jewish Labour in Israel

NOVEMBER 1957



ולראיה באנו על החתום...



אגרת לחבר

לאחר חתימת החוזה החדש עם חברת „שהם“

הגענו לידי זה, שבעל-המקצוע מעולה, ימאי ותיק, השתכר פחות מאשר ימאי חדש, שהיה מטופל במשפחה גדולה. התוספות הסוציאליות, בהתאם למספר הילדים, העלו לעתים את המשכורת למעלה משיעורו של בעל-המקצוע.

שינוי זה עשוי להביא לנורמליזציה במשכורות, שבסיסן יהיו דרגה מקצועית וותק ויהיה בזה כדי לסלק את קיפוחם של בעלי-המקצוע ולשמש להם עידוד להתקדמות מקצועית. היה הכרח בניתוח זה ולא נרתענו מלבצע אותו לטובת כלל הימאים, אנו מקווים, כי הדברים יתקבלו בהבנה ברחבי ציבור הימאים.

במקום התוספת המשפחתית, שקיבלו הימאים לכל נתמך, הוגדלו התשלומים: מכסת האש"ל הכללית, תשלומי ותק במקצוע וותק בחברה, הניתנים במטבע-חוץ.

ועוד שיפורים שונים

רבים הם השינויים בחוזה בקשר לכל מיני עבודות מיוחדות, שבדרך כלל אינן מתפקדים הישר של אנשי הצוות. הוטלו שינויים ביחס לתובנות הצוות וגם לשמירה על זכויותיו. תושגו שיפורים ניכרים בנוגע לתשלום בעד שעות נוספות. כן נקבעו תשלומים מיוחדים במטבע-חוץ להפלגות לפי האזור רים הגיאוגרפיים.

מזכירות האיגוד דאגה לכך, שבתחשיב השכר החדש לא ייפגע ימאי, העובד בים למעלה משנתיים ודבר זה נעשה על-ידי קידום ותק.

הפעם יש חידוש לטובה גם בהגשמת תקן קבוע לאניות. כידוע היו בעבר מקרים רבים כשאניות הפליגו בלי תקן מלא.

בדיונים השתתף הח' זאב ברש, נציג המחלקה לאיגוד מקצועי ליד הוועד"פ של ההסתדרות, שהיה לנו לעזר רב בנסיונו בענייני ים. תודתנו נתונה לו בזה בשם כל ציבור הימאים. כן אנו מודים לוועדי הצוותות ולחברים, שעזרו לנו בהציעם הצעות לחוזה.

ואולם ייאמר ויודגש, כי לא די בסעיפים ואם גם יש בהם הישגים חשובים. יש להקפיד על הגשמתם למעשה. החברים נדרשים למלא את חובותיהם ועליהם גם לדרוש את זכויותיהם.

רי"ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז



חברים יקרים!

בימים אלה, ימי תנופה לצי, הגדל בקצב מהיר, מתלבטת ביתר-שאת חשיבות תנאי-עבודתם של הימאים, כוח-האדם המשיט את האניות. מהכירות האיגוד מצאה לנחוץ להעמיד את חוזה העבודה החדש עם חברת „שהם“ על יסודות חדשים. נתגלה הצורך לגבש סעיפים ברורים יותר, הכוללים הגדרות מדויקות יותר ואינם מניחים פתח לפירושים אחרים, שבעקבותיהם — חילוקי-דעות בין שני הצדדים.

התארכות לצורך הבהרה

שומה היה על נציגי המזכירות לשנות סעיפים קודמים שבחווה ולנסח סעיפים חדשים. מגמה זו הוא שגרמה לכך, שהדיונים סביב החוזה נמשכו מספר חדשים והושקעה בו מחשבה ועבודה מרובה. הניסוח המדויק הביא לכך, שהויכוחים היו חריפים יותר. אולם שני הצדדים, שדעותיהם היו מנוגדות, ידעו לשמור על רוח טובה גם בשעת התנצחות על סעיפים ובני-סעיפים, אשר לתכנם נודעת משמעות רבה בקביעת זכויותיהם של הימאים.

לחריפות הויכוח ולהתמשכות המשא-ומתן גרמה גם העובדה, שהחווה נחתם לשנתיים (במקום שנה עד כה), שהרי בפרט זה — בדומה לפרטים אחרים — היה עלינו לפעול בהתאם לקו מדיניות השכר כפי שנקבע על-ידי מוסדותיה העליונים של ההסתדרות. אולם אנו מדגישים, כי הבהרת הפרטים בחוזה עשויה לסלק אי-הבנות להבא ולמנוע בירורים ממושכים בעניינים השוטפים.

בפיתוח הספנות מוטלת אחריות עלינו לא פחות מאשר על חברת ספנות בין אם היא לאומית או פרטית, כי אנו ערבים זה לזה ובסירה אחת אנו יושבים. ההסתדרות היא גורם אחראי בבניין המדינה ובעיצוב דמות הספנות ואנו חלק ממנה.

הבסיס — דרגה מקצועית

בתוה החדש יש הישגים ניכרים, שאין לזלזל בהם. אולם כמובן, חוזה עבודה לעולם איננו כליל השלמות ויש עוד מקום רב לשיפורים פה ושם.

בראש-וראשונה אנו מציינים את העידוד שניתן בו לבעל-המקצוע. המצב בספנותנו הגיע במובן זה לידי אבסורד.

ברכותינו הלבביות שלוחות

לאונגר מייק
לשפירא אהרון
לרגבי שמואל
להורן ישראל
לשטרק אשר
לספר אריה
לזמיר מאיר
לזומרמן יונה
לנשואיכם

לפלטי שלמה
לגירשטיין אפרים
לקופרברג יעקב
לדרעי דוד
לרוזן אברהם

להולדת הבנים
לזבר ברוך
לציון יהנה
למאוטנר אריך

להולדת הבנות

האיגוד הארצי לימאים
מערכת „הימאי הישראלי“

„אופיר“

קואופרטיב להובלה ימית

ב ח י פ ה ב ע " מ

ב ע ל י א נ י ו ת

דרך העצמאות 39
מברקים : אופטרנט
ת.ד. 1461 • 1920 66234

תיקון טעות

בעמ' 20, בכתובת מתחת לתמונה, צ"ל :
שליחיי נאנה מחייכים.

THE ISRAEL SEAMAN

ORGAN OF ISRAEL SEAMEN'S UNION

Published by :
The General Federation of Labour in Israel
Israel Seamen's Union

Editor : MOSHE LAZAROVICH

HAIFA, ISRAEL, 2, HANAMAL ST. P.O.B. 1324
Cables : "IGRAM" Haifa.

הימאי הישראלי

כפאון האיגוד הארצי לימאים

יוצא לאור על-ידי
הוועד"פ של ההסתדרות / האיגוד הארצי לימאים

העורך : משה לזרוביץ

ח.י.פ.ה. ישראל, רח' הנמל 2 / ת.ד. 1324
המען למברקים : „איגרים“, חיפה

תוכן העניינים

- 3 מנמל הבית
איגרת לחבר — ר"ח ולטר דלמן; חוזה עבודה 1959/1957 לדרוגים בחברת „שהם“ — מזכיר רות האיגוד; עם גמר המו"מ על חוזה קציני „שהם“ — משה אלון; לשכת העבודה לימאים — לקראת שיפור — עמיקם בנארי; אופקים חדשים לספנות הישראלית — ד"ר נ. וידרא.
- 15 הבטחון קודם לכל
זהירות בעבודות חשמל.
- 16 במקצוע
מכשירים אלקטרוניים בשירות הספנות — גד בן-ארי; גנראטור חדש למים מתוקים באניות מנוע.
- 19 דע מה אנו מייצאים
אשלג.
- 20 ידיעות ים ונמל
- 22 בספנות העולם
כוח אטומי ישיט אניות; אמריקה הצפונית חופרת תעלה גדולה; צי המלחמה הסובייטי מופיע בים התיכון; צי הסוחר המצרי שואף להתרחבות.
- 27 ארחות ימים
„צפונית“ נגרת ללאגוס — י.ד.; מה שראיתי ושמתתי בנמלים זרים — אליהו צוקרמן; קאדטים מפליגים לצפון אירופה — אחד הקארטים.
- 31 בחן את ידיעותיך
- 32 חברים כותבים
האיגוד מבקש למנוע השבתות אניות „סחר וספנות“; דרישה לשינוי תנאי צוות „ירקון“; בעיות עובדי „טרמפ“ בהר כרמל; בעית שומר זר באניה „קישון“.
- 34 פרקי הווי
תצפיתו של כלב — ג. שטרן; גליס-גליס... — דבורה לוינסון.
- 36 מסביבנו
טיכומי שנה בתחום הייצור והפיתוח.
- 38 לזכר נעדרים

חוזה עבודה 1959/1957 לדרוגים בחברת "שהם" תוקף החוזה מ' 1.10.57

בהתאם למדיניות השכר הכללית ולפי החלטת הועד הפועל של ההסתדרות בשאריות משכורות היסוד החדשיות במקום בלי שום שינוי.

תוספת ותק מקצועי, ותק בחברה ואש"ל מוגדל — במטבע חוץ

ימאים מדרגת מלח רגיל, מסיק, עוזר לטבח, פנטרימן, ועוזר למלצר לאחר שנתיים בצי הסוחר הישראלי יקבלו תוספת ותק מקצועי ותוספת ותק בחברה.

תוספת ותק במקצוע

עבור כל שנת ותק בים יקבל הימאי 0.15.0 ליש"ט.

תוספת ותק בחברה

עבור כל שנת ותק בחברה יקבל הימאי 0.15.0 ליש"ט.

תוספות ותק מקצועי ותק בחברה בכסף ישראלי

נוסף לתוספות (ותק מקצועי ותוספת ותק בחברה בכסף ישראלי) יקבל הימאי 1.250 ל"י עבור כל שנת ותק בים. כן יקבל הימאי תוספת ותק בחברה 1.250 ל"י. תשלום זה יהיה מעתה בלי שום קשר לתעודת סירות-הצלה, שהיתה נהוגה מקודם. סך-הכול ותק יהיה 2.500 ל"י לשנה עד למכסימום של 8 שנים.

נקבע, כי ותק בחברה ישולם לאלה שעובדים 24 חדשים בצי הישראלי ולאחר תום 12 חדשי עבודה בחברת "שהם".

הוגדלו הוצאות אש"ל לימאים בחו"ל

סיפון ומכונה

רבי-מלחים, נגר, רבי-משמנים, מסגר, חשמלאי, שרברב	18.—
רבי-מלחים שני, מסגר שני, חשמלאי שני ומכונן	15.—
מלח כשיר, משמן, הגאי	14.—
מסיק	12.—
נגב, מלח רגיל	11.—
מלח מתחיל	10.—
נער סיפון ומכונה	8.—

דירוג המאפשר קידום המקצועי של עובדי משק

טבח ראשי באניות משא	18.—
טבח ראשון באניות נוסעים	18.—
מזג, מלצר	14.—
פקיד שני, טבח שני, עוזר לקצב, עוזר לאופה	13.—
באניות נוסעים	13.—
עוזר למחסנאי	11.—
יוטיליטימן	11.—
כלכל משנה (העובד בדרגתו יותר מ-3 שנים)	20.—

אופה ראשון	16.—
אופה שני	14.—
קונדיטור ראשון	18.—
קונדיטור שני	14.—
קונדיטור עוזר	11.—

הונהג דירוג כלפי אפסנאים: אפסנאי ראשי, שני, ועוזר "מזון ולבנים". הובטח קידום מקצועי לעוזרים למלצרים לאחר תקופה של 3 חדשים לדרגת מלצר.

עובדים, המתחילים בדרגות של טבח מתחיל, קונדיטור מתחיל, אופה מתחיל, קצב-מתחיל, יעלו בדרגתם באופן אוטו-מטי לאחר 3 חדשים, עוזרים, באותם המקצועות לאחר 3 חדשים נוספים, יכולים לעלות בדרגה של שניים באותם המקצועות, במידה שהממונים באניה ימליצו על כך, כמו כן הוכנסו דרגות-ביניים וכל תפקיד מוגדר וברור וימנע אי-הבנות בעבודה.

לכלכל-משנה ניתן מעמד של קצין בלתי-מוסמך. לאחר 3 שנות שירות בדרגתו זו יעלה לדרגת כלכל-משנה בכיר ומש-כורתו תעלה באופן אוטומטי בהתאם לדרגתו.

הישגים רבי ערך לעובדי סיפון

מצב הכן

ביטול הלילה השלישי במצב הכן בנמלי תל-אביב—יפו, ימאי, שיישאר באניה במצב הכן בנמלים פתוחים בארץ, יקבל תשלום עבור זה.

כגרי סערה

לצוות הסיפון ינתנו בגדי סערה לפי תקן האניה.

שעות נוספות בכסף זר

בעלי דרגות רבי-מלחים, רבי-משמנים, נגר וכו' יקבלו 5 שילינגים עבור שעה נוספת. מלח כשיר, מכונן, משמן יקבלו



החיוכים שלאחר המאבק...

0.4.6. ליישט עבור שעה נוספת. מלח רגיל — 4 שילינגים לשעה, מלח מתחיל — 3 שילינגים.

תשלום שעות נוספות זה יהיה לעבודות מיוחדות ובאיזור טרופי.

איזור טרופי

איזור טרופי ייחשב עתה לפי ההגדרה הבינלאומית סביב כדור הארץ.

כלכלה בחוץ

ימאים מאניות-המשא, שמטבחהים סגורים בנמל חיפה, יקבלו מעתה סך 4.500 ל"י ליום כלכלה.

שעת חירום

בסעיף 5, פסקה ב', הבהרנו בהגדרה ברורה ומדויקת מהן מתפקידי של הצוות בשעת חירום.

עבודות שעבורן מגיע תשלום מיוחד לצוות הסיפון

בסעיף 13 שבחוזה השינויים לעבודות מיוחדות הם:

(א) פתיחת מחסנים וסגירתם

שכר עבור עבודה בשעות נוספות בפתיחת מחסנים וסגירתם, כיסוי מטען וכן התקנת רצפות עץ למטענים וסיפונים במחסנים — ישולם במטבע-חוץ שעה עבור כל שעת-עבודה לפי השכר שהוגדר.

(ב) העברת מטענים

עבור עבודה, הנעשית ע"י צוות הסיפון בהעברת מטענים והפרדתם בתוך מחסני האניה, ועל סיפונה, ישולם במטבע-חוץ. עבור שעת-עבודה תשלום של שעה נוספת ואם העבודה נעשית בשעות המנוחה, ישולם עבור כל שעה תשלום של שעה וחצי.

(ג) סוארות מטענים

בעד סוארות מטענים, סוארות דואר שהוא מטען וסבלות מטענים, אם העבודה תיעשה בשעות-העבודה הרגילות, ישולם לצוות במטבע-חוץ תשלום של שעה נוספת עבור כל שעת-עבודה ואם תיעשה העבודה בשעות המנוחה, ישולם תשלום שעה וחצי עבור כל שעת-עבודה.

(ד) יישור עפרות במחסנים

אם הצוות יידרש לבצע יישור עפרות במחסנים (טרימינג), ישולם במטבע-חוץ לכל שעת-עבודה תשלום של שעתיים נוספות לפי המוגדר.

(ה) תיקון ארגזי פרי

למדנו מהנסיון ותיקנו את הדבר. בחוזה הקודם נקבע "למעלה מ-10 ארגזים". מעתה אין כמות ארגזים. עבור עבודה זו ישולם במטבע-חוץ.

(ו) ניקוי מיכליים לסיפון ומכונה וצביעתם (מבפנים) תשומת-לב הוקדשה לסעיף זה. עד כה לא היה הסעיף הזה ברור וגרם לחיכוכים בלתי-נעימים. החוזה הישן קבע תשלום



נציגי הסיפון והמכונה חותמים.

מ-15 טון ומעלה. כעת הצלחנו לקבל תשלום עבור כל מיכל כלי להתחשב בגדלו ועבור העבודה הנ"ל ישולם במטבע-חוץ.

(ז) צביעה בהתזה

אחרי מאבק קשה ושפנוע הצלחנו להכניס סעיף חשוב, המבטיח לאנשי הצוות המועסקים בצביעה בהתזה, מסכות להגנת הנשימה, בגדי עבודה, וכן חלב או מתק לימאי.

צוות המכונה

עבודות, הנוכות לתשלום מיוחד בחדר המכונה מהחזה הקודם, מחירן השווה למקובל ואף נוספו עבודות אחרות, שלא צויינו מקודם.

בחווה הישן:

בעד הוצאת הלכלוך שלאחר ניקוי צינורות האש, הגוררת כניסה לתא השריפה (Combustion Chamber), ישולם לכל העוסקים בעבודה זו תשלום של 0/3/9 ליישט עבור כל שעת-עבודה בזמן העבודה הרגילה, ובזמן הנופש — שעה וחצי נוספות במטבע-חוץ.

בחווה החדש:

בעד הוצאת הלכלוך שלאחר ניקוי צינורות האש, הגוררת כניסה לתא השריפה (Combustion Chamber) ישולם לכל העוסקים בעבודה זו תשלום של 0/5/0 ליישט עבור כל שעת-עבודה בזמן העבודה הרגילה ובזמן הנופש — שעה וחצי נוספות במטבע-חוץ.

בחווה הישן:

בעד ניקוי פנימי צד מים של דוד "סקוטש" (Scotch), אם יש רק לשטוף את הדוד מבפנים ולהוציא את הלכלוך והמים, ישולם סך 2/0/0 ליישט עבור כל דוד.

עם גמר המו"מ על חוזה קציני „שהם“

שינויים בחוזה החדש

סעיף 4: קבלת קצינים לעבודה, קבלת קצינים זרים ב' חסר — החברה אינה חייבת לנמק את סירובה לקבלת קצין בכיר או כלכל ראשי באניות.

ו' שונה — אם זכות בכורה לעובדים, המאוגדים באיגוד ימאים המסונף לאי.טי.אף, אך מתחייבת להחליפו לאחר שיימצא קצין ישראלי מתאים למילוי תפקידו. במקרה שאין חוזה תחתום החברה על חוזה זים עם קצינים זרים למכסימום תקופה של שנה.

סעיף 7: שעת חירום

ב' חסר — או למטען.

ג' נוסף — במקרה של הצלת מטען שלא לפי סעיף ב' הנ"ל, ייקבע תשלום ע"י נציגי שני הצדדים.

ד' כמו ג'.

ה' כמו ד'.

סעיף 8: חובות

א' חסר — בנמלים על קציני האלחוט לעזור בעבודה מש" רדית לפי הנוראות רב-החובל.

ב' נוסף — עליו מוטלת גם העבודה המשרדית הקשורה במחלקת המשק, קופת האניה וקליירינג של הנוסעים והצוות.

סעיף 9: מעמד

א' חסר — מטעם.

סעיף 12: סימורים

ו' חסר — החברה אינה רשאית לפטר קצין בזמן העברה מאניה לאניה.

י' כמו ז'.

ז' כמו י'.

ח' כמו ט'.

ביום ראשון, 3 בנובמבר ש.ז., נחתם סוף סוף חוזה העבודה לקצינים עובדי „שהם“. בחוזה זה לא סיימנו את המאבק לתנאים יותר טובים ולא נמצא פתרון לכל הסעיפים שבמחלוקת. נדמה לי, כי למרות ההטבה בתנאים (ובלי ספק יש הטבה רצינית לגבי 90% מכלל הקצונה), נשארו עדיין סעיפים רבים בלתי ברורים ועוד רבה המלאכה העומדת לפני איגוד הימאים בשנה או בשנתיים הבאות. בטרם אכנס לניתוח השינויים שחלו בחוזה, אפרט כמה נקודות בלתי-מוסכמות, שעליהן נמשיך את המשא-ומתן גם תוך השנתיים של תוקף החוזה.

א) קרן פנסיה

סעיף זה הוא בלי כל ספק הסעיף המרכזי במאבקנו על תנאים סוציאליים בזמן הקרוב. חלה התקדמות מעטה בשטח זה, אבל רחוקים אנו עדיין מהגיע למטרה והיא: הבטחת קיום חוגן לעת זקנה.

ב) קאדטים

אחד הפרקים הכאובים באיגודנו הוא חוסר הפיקוח על הכנסת קאדטים לעבודה ועל תנאי עבודתם. יהיה עלינו לבוא לידי הסכם בעניין זה עם חברת „שהם“ ועם יתר חברות הספנות תוך זמן קצר ביותר.

ג) תקן

חלק בלתי-נפרד מחוזה-העבודה מהווה התקן הקבוע לא-ניות. כדי להגיע לכך נצטרך לעבוד בשותפות עם משרד התחבורה וחברות הספנות.

ד) מטבחים בנמלי הבית

האיגוד ממשיך לדרוש מטבחים פתוחים באניות „שהם“ גם בחיפה.

ה) שעות נוספות

הגענו אמנם בחוזה החתום לסכום גלובאלי המתקבל על הדעת עבור שעות נוספות, אולם כל עוד לא הגענו לתשלום בעד כל שעה נוספת, לא מצאנו את הפתרון הצודק. יהיו קצינים שאמנם ירוויחו מהסכם זה, דבר אשר יכביד על האיגוד מלהמשיך בדרישתו הצודקת של שכר עבור כל שעה נוספת שעובד הקצין. לכן אין להתפלא אם ייגרם מאבק פנימי בנקודה זאת לקראת המו"מ הבא.

רבות הן עוד הנקודות ובפרט שאלות ניסוח (לדאבונו גם הפעם לא השתתף בדיונים עורך-דין מייצג), הניתנות לשיפור ולתיקון, אולם ההסכם הוא בלי ספק צעד רציני קדימה.

להלן הנני מביא לידעתכם את כל השינויים, שהוכנסו בחוזה החדש ורצוי שכל קצין ישווה את הסעיפים עם קריאת החוזה הישן, ויכוזחים רבים אפשר למנוע אם הסעיפים יהיו ברורים לחברים. כל שאלת בירור, שתופנה לאיגוד, תיענה ברצון וינתן עליה ההסבר הדרוש.



האחד-עשר שהחזיקו מעמד...

בחווה הישן:

בדוודים מסוג „צינורות מים“ (Water tube) עבור ניקוי יסודי של צד האש, כולל מחמם האוויר, שטיפה והוצאת הלכלוך והמים, ישולם סך — 7 ליש"ט.

בחווה החדש:

בניקוי דוודים מסוג „צינורות מים“ (Water tube) עבור ניקוי יסודי של צד האש, כולל מחמם האוויר, שטיפה והוצאת הלכלוך והמים, ישולם סך — 25 ליש"ט.

בחווה הישן:

עבור ניקוי פנימי יסודי של צד המים בדוד מסוג „צינורות מים“ (Water tube) של התופים (Water drums) וצינורות המים, עם כלים מיכניים ושאר האמצעים, עבור שטיפה וייבוש ישולם סך — 25 ליש"ט עבור כל דוד.

בחווה החדש:

עבור ניקוי פנימי יסודי של צד המים בדוד מסוג „צינורות מים“ (Water tube) של התופים (Water drums) וצינורות המים, עם כלים מיכניים ושאר האמצעים, עבור שטיפה וייבוש ישולם סך — 30 ליש"ט עבור כל דוד.

אם עבודות אלה תיעשינה לאחר שעות העבודה, כלומר בזמן המנוחה, ישולם סך 0.50 ליש"ט (בחווה הישן — 0.39 ליש"ט) נוסף לכל שעת עבודה.

בהתאם להחלטת האניות בחדשות, המיועדות במנוע-דיוזל, מצאנו הכרה להכניס סעיף, אשר עד היום לא נכלל בחוזה. סעיף זה דן בניקוי גלילים (צילינדרים) ואגן המנוע (קארטר). לאנשי מכונה, העוסקים בניקוי זה, ישולם סך 1.50 ליש"ט עבור גליל.

מזכירות האיגוד

בחווה החדש:

בעד ניקוי פנימי צד מים של דוד מסוג „סקוטש“ (Scotch), אם יש רק לשטוף את הדוד מכפניים ולהוציא את הלכלוך והמים, ישולם סך — 10 ליש"ט עבור כל דוד.

בחווה הישן:

בעד ניקוי במברשות פלדה ובמגרדים (Scraper), שטיפה במים והוצאת הלכלוך והמים — ישולם סך — 4 ליש"ט עבור כל דוד.

בחווה החדש:

בעד ניקוי במברשות פלדה ובמגרדים (Scraper), שטיפה במים והוצאת הלכלוך והמים ישולם סך 12 ליש"ט עבור כל דוד.

בחווה הישן:

אם יש לעשות את העבודה הנ"ל באופן יסודי עם פטישים ושאר האמצעים (כולל צינורות), שטיפה והוצאת הלכלוך והמים, ישולם סך — 8 ליש"ט עבור כל דוד.

בחווה החדש:

אם יש לעשות את העבודה הנ"ל באופן יסודי עם פטישים ושאר האמצעים (כולל צינורות), שטיפה והוצאת הלכלוך והמים, ישולם סך 13 ליש"ט עבור כל דוד.



נציג חטיבת המשק חותם



הרהור אחרון לפני הטבעת הגושפנקה...



אחד — שמוח, מרוצה; שני — עצוב, דואג...

מה דינם של המועמדים, שלא הפליגו עדיין?

מפתח שליחת המועמדים אינו מתאים למצב החדש שנוצר והלשכה החליטה להרכיב למענם רשימת תור מיוחדת, כדי שידעו פחות או יותר את מעמדם. היתה זו מלאכה יסודית, שדרשה טיפול והתמסרות מרובה עד שהורכבה הרשימה ופורסמה ב-1.10.57, נוסף על כך ניתן זמן של חדשים וחצי לחברים העלולים לטעון, כי כבר עברו מיון ואין שמם מופיע בתור.

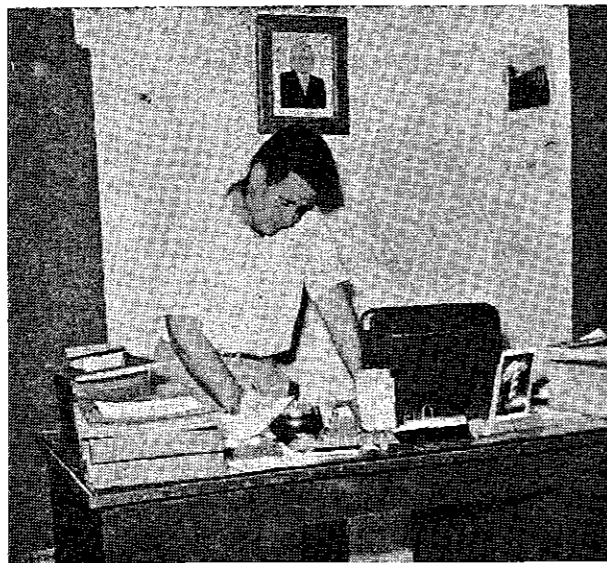
למותר לספר מעל דפים אלה על דרך הייסורים הארוכה, המוחצת והמייגעת, שחייב לעבור כל ימאי המתקבל לאניה. מרגע קבלו את פתק השליחה, שלעתים בא לו לאחר המתנה ארוכה, ועד התקבלו בפועל לעבודה באניה, אם בכלל התקבל, נידון הימאי ל"היטחן" במערבולת תהליכי נוהל וחוק ארוכים ומייגעים, שמן ההכרח לרכוש ולצמצם במידת האפשרות, יש לקוות, כי כל המוסדות והשלטונות הקשורים בכך יתנו ידם לתיקון פני הדברים.

חזרת סמכויות ללשכה

אולם יש גם תפקידים, המחכים לטיפול ראשוני, חיבה עלינו להרחיב את שטח פעולתה של לשכת העבודה לימאים על כל יתר הדרגות והמקצועות, לרבות קצינים, אחיות, משגיחים, רופאים וכד' (שלעתים מגיע אותם לשירות באניה הרצון לבלות "חופשה" נעימה באירופה ובאמריקה).

אנו מחכים עדיין לרשימת העובדים הקבועים בחברות ובעיקר ב"שהם", עד עתה התייחסה החברה לעובדים הותיקים, שיש להם נתונים להתקבל כקבועים, פעם כאל קבועים בפועל ופעם כאל לא-קבועים, דבר שאינו תואם את צרכיהם.

כאשר בידי הלשכה והאיגוד תהיה רשימת העובדים הקבועים, לא יאופשר יותר נוהג נפסד זה, זכותה של החברה היא לספק ימאי ולהעבירו מאניה לאניה כרצונה כל עוד



לעניי המזכיר: אנשים, אניות, תיקים, מספרים...

העובד הוא קבוע, אולם כל עובד שאינו קבוע חייב לקבל סידור עבודה בלשכת הימאים, שהיא המוסמכת למתן עבודה לימאי צי הסוחר ולא ה"לשכה" של מחלקת הצוות בחברת "צים".

העליתי מקצת מן השינויים והתיקונים שהוכנסו. אין לקבל שינויים אלה כמושלמים ומחלטים. במרוצת העבודה המעשית ייבחנו הדברים ונעמוד על כל הפרטים, הטעויות שישור.

עמיסם בנארי

מזכיר הלשכה

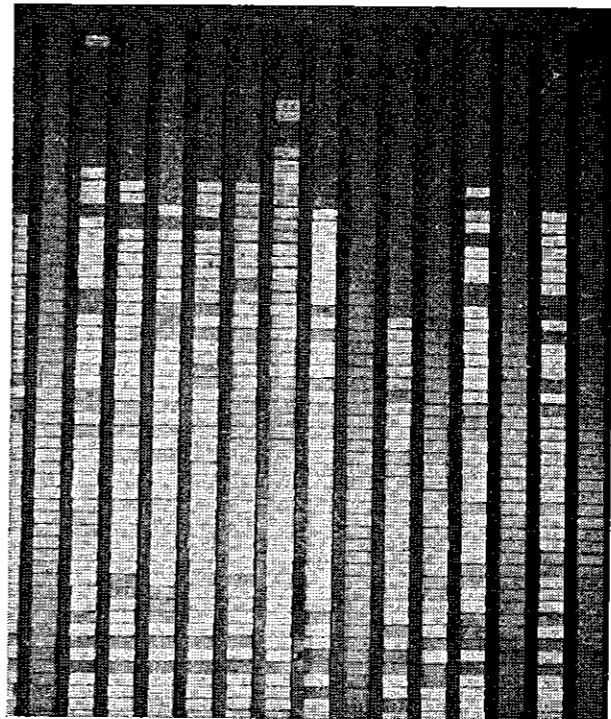
אין מקום בצי לחסרי-מקצוע

מכסת עובדי המשק, שאינם אנשי-מקצוע, הנה מלאה עד סוף 1958 ואין סיכויים לחוסרי-מקצוע להתקבל לעבודה באניות — מוסר מזכיר חטיבת המשק באיגוד הימאים.

בשכונות האחרונים מוצף האיגוד בבקשות ממאות מועמדים כנילים שונים (עד 65) המנסים למצוא את מזלם בים. לארבעים מהם באים מצוידים במכתבי המלצה ממוסדות ואישים ותובעים סידור עבודה באניות. לעתים יקרה, שהמועמד כה בטוח בהשפעתו של הממליץ עד שהוא נוטש את מקום-עבודתו הקבוע. רוב המועמדים הם מחוסרי-מקצוע ועליכן מופנה עיקר זלחן על מחלקת המשק.

מזכיר החטיבה מודיע, כי אין הוא יכול כבר לספל בפניות המרובות וכי למועמדים בלתי-מקצועיים מעל לגיל 25 אין כל סיכויים להתקבל לעבודה בצי בכל מחלקה שהיא.

יש עדיין אפשרות לסדר בחטיבת המשק טכנים ומלצרים מסוג א', היינו אנשי-מקצוע מובהקים.



הכרטיסים, הערוכים בסולם, מראים את מצבת הימאים לפי התפקידים והאניות

רישום תנועת העובדים היומיומית מאפשר כיום התחקות מלאה על המתרחש ומעדכן לעובד את מעמדו בשיבוץ מפורט וצודק.

ימאי התור המיוחד למשל האפיעו בעבר ברשימה בהתאם לדרגותיהם מבלי שצויינה סיבת השיבוץ בתור זה. כיום נעשו סידורים כדי לסגל הבהרת-יתר לגבי כל המקרים האפשריים, המקנים זכות זו.

לדוגמה: מלח מתחיל, העובד במשאית בקו צפון אירופה, פוטר. לאחר שנערך בירור וסוכם להחזירו לעבודה באניות הקודמת או בכל אניה אחרת, הרי מכל-מקום הוחלט להעניק לו העדפה בתור לעומת עשרים חבריו לדרגה, הממתינים בתור הרגיל. ימאי זה ישובץ לתור הזה בלויית הערה, המציינת על שום מה פוטר (במקרה זה ללא הצדקה) ועל ידי מי אושר השיבוץ.

נוהג זה קיים גם לגבי ימאי, שייפגע בתאונה, שחלה, או שהנהו עובד קבוע בחברה, החייב להירשם במקרה העברה מאניה לאניה או כל תנודה אחרת.

בשלב מאוחר יותר התעוררה שאלת הימאים המתפרקים למסע חופשה לאחר שנה וכן לימאים המתפרקים מסיבה מוצדקת, משפחתית וחברתית, ותוורים לאותה אניה מיד בתום המסע. הדבר נפתר ע"י תוספת "טופס 4", המשמש אסמכתא לשליחה אוטומטית חזרה לאותה אניה. האנשים הנשלחים במקומם יודעים, כי הם מסתפחים רק למסע אחד ובמקרה מעין זה אין הם מפסידים את מקום בתור הרגיל.

באניותינו ויהיו גורם מכריע בעיצוב מסורת ציינו בעתיד. אין להתעלם מהעובדה, שהקליטה בצי בעבר אינה מעידה על שקידה לטיפוח רמתו של ציבור זה, על כל החשיבות המשקית והחברתית, הנודעת מכך. ציבור הימאים לא הכויב, אך רמת ערנותו, ליכודו ויציבותו צריכים טיפוח מתמיד, יחסו של הימאי לעבודתו, רגש האחיות מצדו מבחינה אישית וציבורית, קידום רמתו המקצועית בימי המיכון המוגבר באניות — על כל אלה עלינו לתת דעתנו ביתר-שאת.

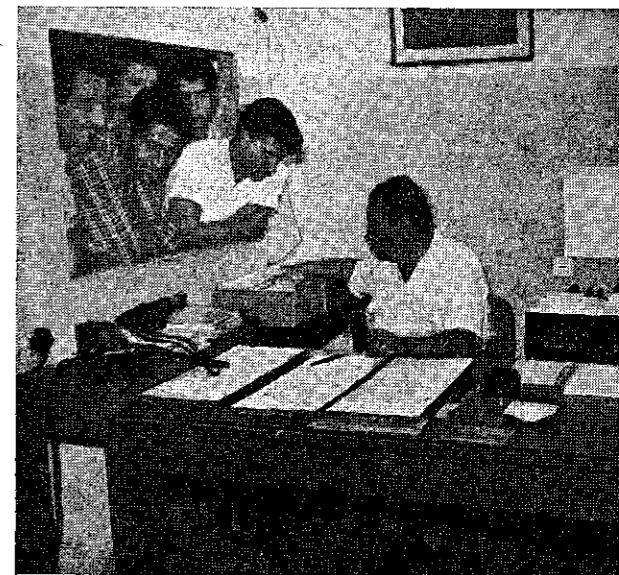
משינויים קטנים להסדר חדש

כל הגורמים בספנות מצויים לתת דעתם על צרכים אלה, אך שבעתיים מצויים על כך הגורמים, הקובעים באורח ישר את קליטת עובדי צי הסוחר ואת רמתם האישית והחברתית.

אט-אט משתדלים אנו לשנות את פני הדברים בלשכת העבודה לימאים. מופעלות שיטות עבודה חדשות: בהסדר התור, בדרך קבלת עובדים ובסידור הסתפחות ("סיין און") והתפרקות ("סיין אוף") לא ניתן לחולל מהפכה יסודית בבת-אחת, אך מוקדשת תשומת-לב לכל פרט ונעשים כל המאמצים לקדם את כל הטעון שיפור.

לעימת ההסדר הקודם של ההסתפחות וההתפרקות מן האניות, שלא מסר תמונה מלאה ורצופה מהמתרחש, כיוון שבין תחילת חודש אחד עד לתחילת משנהו לא ידע הימאי המחכה בתור על תנועת הסיפוח לאניות ולא את מצב התקד-מותו. — יודע היום כל דורש-עבודה מדי שבוע בשבוע מי הסתפה לאניה ומי התפרק.

התור הנוכחי למלחים בשירים למשל הוא כמעט פיקטיבי. הם מבוקשים ביותר, בדרגים ומפונקים בבחירת אניה. זוהי בעיה כשלעצמה, אולם כאן יש לציין גם, כי הרשום כחמישי בתור לא ידע בעבר, כי בינתיים הסתפחו ארבעת הרשומים לפניו והוא כבר הראשון.



בצפייה ליד האשנב...

אופקים חדשים לספנות הישראלית

מאת ר"ר נ. ויזרא

ר-223.000 טון מעמס ו-2.000 אנשי צוות. אפילו אם נבנה כי בשנה הבאה נמכור 5 אניות ישנות בנפח גרוס של כ-30.000 טון, הרי לפי התכנון, הידועות עכשיו, תיוספנה 8 אניות מהבניה החדשה.

תכנית ההזמנות הנוספות ידועה גם היא. לפיה נגיע עד 1963 לצי ישראלי בשיעור חצי מיליון טון מעמס.

גידול זה משנה את האופק של הצי הישראלי. כל שינוי אופק או מעמד או גודל מביא לידי כך שבעיות רבות, שקודם נראו קשות, נפתרות, ובעיות חדשות מתעוררות, בדרך כלל קשות וגדולות יותר, שיש לפתור.

700 ימאים חדשים בכל שנה

אניות חדשות אפשר להזמין, לבנות ולקבל. אבל כדי להפיק יעילות מרובה לנו יורדי-ים, תיירים וסחורות להובלה, וכסף כדי לשלם בעדן, הארגון והאפשרויות, הקיימים היום למטרות אלו, מותאמים לממדיו הקודמים של הצי שלנו, ויש להכניס בהם שינויים ראדיקליים, כדי להתאימם למצב החדש.

נבדוק כל אחד משלושת הגורמים הנ"ל: כוח אדם, היקף מסחרי ומימון. כיום יש בצי מסחרי שלנו כ-2000 אנשי צוות. עד ל-1963 נהיה זקוקים לתוספת 2500 קצינים וימאים, אם לא נגדיל עוד את התכנית הקיימת: נפח הצי מיליון טונות בספנות.

היות ואצלנו, בדומה לכל הציים, יש תהליך חילופי עובדי-ים, אפשר להעריך את כוח-האדם הדרוש ב-3.500 איש תוך

בשנה הזאת עברו על הספנות העולמית סערות תכופות. הביקוש לנפח אניות היה בהתחלה עצום ובהתאם לכך עלו דמי ההובלה בשוק החפשי לשיעור בלי תקדים: עד 116 שילינגים שולם בעד הובלת טונה פחם מהמפטון רודס לקונטיננט. אולם לקראת סוף השנה בא במקום ביקוש לנפח הובלה באניות — הביקוש מטעם האניות לעבודה בגלל תוספת גדולה לצי מצד אחד ובגלל האטה בפיתוח המשק העולמי מצד שני. מחירי ההובלה לפחם מהמפטון רודס לקונטיננט ירדו עד ל-25 ש"ל-ינגים או ל-23% בהשוואה עם התחלת השנה.

בהחלפות הקונינקטורה אין לראות שינוי במגמה הכללית להרחבת המשק העולמי. גם בזמן הגאות הזהירו מפני אמונה עיוורת בהמשכה הבלתי-מופרע, כי במקום תקופה של פעילות משקית ופיתוח תבוא מדי פעם תקופת התאמה והרגעה, ואפילו הקטנת היקף הפעילות המשקיות. התופעות הנוכחיות במשק העולמי יכולות להימשך זמן-מה ואפילו להחריף, אבל הן לא תשנינה מגמות יסודיות כגון ההגדלה המתמדת של האוכלוסיה העולמית, העלאת רמת-החיים ופיתוח חקלאי ותעשייתי בארצות מפותחות ומפגרות כאחד. על-ידי תופעות-יסוד אלו יגבר שוב הסחר העולמי, וז"א גם ההובלה הימית העולמית.

מעניין, שאנשי ספנות רבים מברכים על המשבר הנוכחי ומקווים אפילו שיהיה ממושך יותר, כדי לאלץ את בעלי האניות המיושנות למכרן לגרוטאות ועל ידי כך שוב להגיע לשינויי-משקל בריא בין ביקוש והיצע של טונאז, ולאפשר בגאות הבאה לבעלי הציים המודרניים ליהנות מהמצב בלי להתחרות מצד האניות הישנות.

דרישה לפרמיה כענפי-יצוא

למרות השפל בשוק הספנות העולמי הרי הספנות הישראליה החזיקה מעמד בשנה זו. עובדה זו בולטת ביותר, אם נביא בחשבון את הוצאות-היתר של חברות הספנות הישראליות לעומת מתחריהן בחוץ-לארץ, המסתכמות לפי ביקורת רואי-חשבונות מוסמכים ב-15% מהמחזור הכללי. חברות הספנות הישראליות יכולות להתגאות בהישגיהן המסחריים, שכן מלבד פרי-הדר הרי זה הענף הישראלי היחיד, המסוגל להחזיק מעמד עד עכשיו ולפעול בשוק הבינלאומי — בתנאי יצוא — בלי כל פרמיה. אמנם אין להמשיך במצב זה ויש לאפשר לספנות הישראליות להתחרות בתנאים שווים בשוק הבינלאומי ולבנות לעצמה את הרזרבות הדרושות לענף כה רגיש, בייחוד נוכח התחיבות הענף לפיתוח רחב ביותר. יש לקוות, שהממשלה תשווה בהקדם את הספנות לענפי יצוא אחרים ותאפשר לה להחליף את הדולר של ערך מוסף שהיא מכניסה באותו השער האמתי, שלפיו היא משלמת את הוצאותיה בארץ, וז"א בתוספת 750 פר' לשער הרשמי.

תהליך גידול הצי הישראלי הלך ונמשך גם השנה. אם בסוף 1956 הפליגו בדגל ישראל 29 אניות בנפח גרוס בשעור 134.000 טונות ובמעמס 173.000 טונות, עם 1850 אנשי צוות, הרי בסוף השנה נגיע ל-33 אניות, 182.000 טונות גרוס

5 שנים, או כ-700 איש לשנה, לכמה מקצועות ימיים דרושה הכשרה במשך 6-5 שנים, אם גם לדרגות הנמוכות מספיקה אפילו הכשרה של פחות משנה. בממוצע דרושה הכשרה לפחות במשך שנה וחצי, ז"א כ-1.000 ימאים היו צריכים להימצא כל הזמן בהכשרה. אם נצרף את בית-הספר הימי, הדואג בחלקו לחיל-הים, את בית-הספר החדשים העומדים לקום במכמורת ובחיפה ואת ההכשרה באניות, נמצא שאין כעת אפילו 400 איש בתהליך הכשרה, ז"א שאין אנו משיגים בהכשרה אפילו 40% מהצרכים הנראים לעין.

אני מעריך מאוד את המאמצים, שמשרדי התחבורה והע"כ בודה עושים, אבל אלה בהחלט אינם מספיקים ואם לא נגביר אותם במידה רבה בשנה הבאה, יהיה עלינו להפעיל את הצי בעתיד באמצעות זרים או בצוות בלתי-מנוסה, שני פתרונות בלתי-רצויים כלל. לדעתי אין המנגנון הממשלתי הדרוש ואף התקציב הדרוש להכשרה הימית, והכרח למצוא ולצאת מהמסגרת הצרה הקיימת ולהתאימו לאופקים החדשים של הספנות הישראלית.

למעשה כבר החמצנו זמן יקר בענייני הכשרה. שמעתם השנה תלונות בקשר להפעלת אניות הנוסעים ב"שהם", החלפנו את האניות והעברנו את הצוות הוותיק יותר לאניות החדשות. היות ובגלל הגברת העליה נאלצנו להפעיל גם את האניות הישנות, בניגוד לתכנית המקורית, לא יכולנו לגייס לכולן צוות משק מתאים. הנה כן, אחרי ההכרח להוציא שוב מספר ותיקים מהאניות החדשות, סבלו גם אלה, מבלי שיכולנו לתקן בהרבה את המצב באניות הישנות יותר. לשנה הבאה נתגבר על הקשיים ובטוחים אנו — אחרי הכשרה מעשית טובה — ששוב יהיה שירות טוב מאוד וחס אדיב בכל אניות החברה. ברור, כי הכשרה אינטנסיבית לפני שנתיים יכלה למנוע את המצב, ששרר השנה.

צורה קואופרטיבית עשויה למשוך

אולם לא רק בהכשרה עלינו לחפש דרכים חדשות. בהרבה ענפי משק ובייחוד בחקלאות חיפשנו ומצאנו דרכים חדשות לארגון העובד הישראלי, יש לברך על התחלה קיבוצית בים, יש לעודד קואופרציה אמיתית להפעלת אניות, וייתכן שאפשר למצוא דרכים נוספות, שתאפשרנה לאדם הישראלי יצירה וסיפוק בימאות בהתאם לאופיו.

גם בלי בעלות על האניות אפשר שיתארגנו צוותות בצורה קואופרטיבית ויקבלו הפעלת אניה בצורה קבלנית, עם כל השמירה על משמעת לרבי-חובל ולקצינים. ייתכן שאפשר לשתף קבוצות אלו גם ברווחי הפעלה. אפשר גם שתחולק בעלות האניה לחלקים, כפי שהיה נהוג אצל עמי הים בעבר, חלקים אחדים יהיו ברכוש בעלי-הון פרטיים או ציבוריים, חלקים אחרים יהיו שייכים לאנשי צוות, לכולם או חלקם, ונראה לי, כי חלק מקצינינו ומימאינו היה מברך על צורות ארגון כאלו.

בדרך זו נוכל להגביר את עניין הצוות בהפעלה יעילה, ואולי למשוך לימאות צעירים, שאין ברצונם להיות רק שכירי-ים, רצוי שהימאים והוגי הספנות יחשבו על אפשרויות אלו ושעשה נסיונות מתאימים. ריבוי מספר האניות מגדלים שונים מאפשר כיום לגשת לנסיונות אלה ביתר קלות.

הצעות לדרכי ארגון חדשות

חיפוש אחרי צורות הפעלה חדשות מעביר אותנו לבעיה השנייה: הסחר הימי.

אצלנו מקובל, שחברת ספנות מפעילה את האניות וגם דואגת לתעסוקתן בשירות קווים או ב"טרמפ". חברות ספנות רבות בעולם פועלות בצורה זו. אבל דווקא בארצות הימיות — כגון נורבגיה, הולנד, דניה, יוון ואיטליה — יש בעלי אניות רבים, הדואגים למעשה רק להפעלה הטכנית של האניה, ואילו את ההפעלה המסחרית הם משאירים לחברות בעלות קווים או לסוכני "טרמפ".

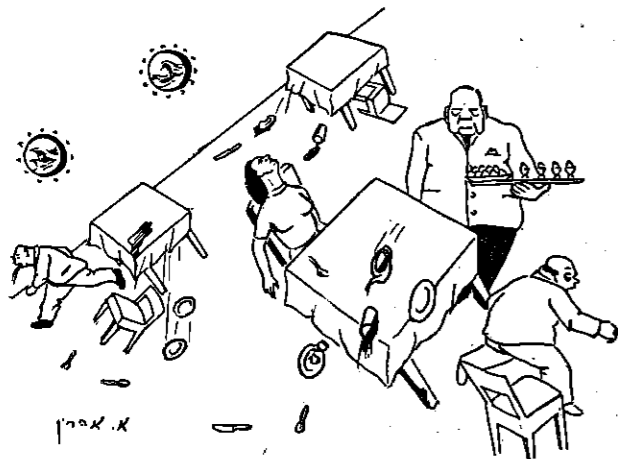
בעלי אניות אלו (שגדלן לפעמים רק כמה מאות טונות, אבל המגיעות גם עד עשרות אלפים, בהן אניות קווים, ציבורית ומיכליות), מחכירים אניותיהם לתקופות שונות, לפעמים לשנים רבות למפעילי קווים או למובילי ציבורית. בזה הם משוח"ר ררים מהקמת מנגנון עצמי מסועף לקבלת סחורות, לטיפול בממלים וכו' ומבטיחים לעצמם הכנסה בטוחה. הם מוכיחים את יכולתם בהפעלה יעילה וחסכונית, בבניית אניה טובה ומתאימה ואינם צריכים להפנות את מרצם לבעיות המסובכות של המסחר הימי הבינלאומי. יש גם מפעילי קווים, העוסקים אך ורק או בעיקר באניות חכורות ויכולים להקדיש את כל מרצם לבעיות המסחר הימי בלי לטרוח בהפעלתה הטכנית של האניה.

עם גידול הצי רצוי שנגיע לספציאליזציה גדולה יותר, ונוסף לחברות האניות, המטפלות בכל חלקי הספנות, רצוי שיקומו גם מפעלים, שיטפלו בחלק זה או אחר בלבד. גם הקווים הישראליים הקיימים חוכרים אניות מדי פעם בפעם ולפעמים לתקופה ארוכה, והם ישמחו לחכור אניות מדי פעם בפעם ולפעמים לתקופה ארוכה, והם ישמחו לחכור אניות יש-ראליות במקום זרות, אם ימצאו אניות מתאימות לתפקידיהם המסחריים.

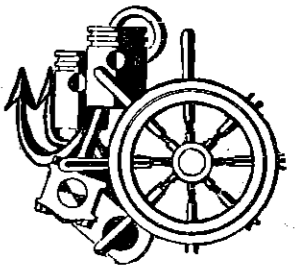
להרחיב את תחומי הקווים

אבל לא רק ביתר ספציאליזציה לגבי צורות הפעלת אניות עלינו לשנות ולהרחיב את אופקינו. ב-1956 הוביל הצי הישר-

בשעת סערה



המלצר: איזה ביצים את מזמינה?...



בנוקצוע

מכשירים אלקטרוניים

בשירות הספנות

מאת גד בן-ארי



עד לפני כמאה שנה הפליגו אניות בימים בלי מכוונות, ומהלכן היה תלוי ברוחות, בזרמים ובגורמי-טבע אחרים. רק עם התקנת מכוונות יכלו האניות להפליג בכל תנאי מזג-אוויר ולכל מקום שבו המים הם עמוקים למדי.

עד לפני כחמשים שנה הפליגו אניות בימים בלי אלחוט. עם עזוב את הנמל והיעלמן מאחורי האופק נפסק לחלוטין הקשר ביניהן לחוף עד שהגיעו לפתח נמל ייעודי, לפעמים לאחר שבועות ומרחק אלפי קילומטרים. כאשר צפויה היתה סכנת טביעה, כשהיה צורך לקרוא לעזרה בשעת מצוקה, לא הגיעה הקריאה אל שום איש. רק עם התקנת אלחוט באניות חדלו בעלי האניות להיות חרדים לגורל אהוביהם.

לאפשר קשר מקצועי, מסחרי ואישי

להציל אניות וחיי אדם בהתחלת המאה העשרים הותקנו משדרי האלחוט הראשונים באניות. היו אלה משדרים מסורבלים, שבקושי הגיעו לטווח של 500 ק"מ. רק עם מלחמת העולם הראשונה, לאחר שהאלחוט הוכיח את כשרו להציל אניות וחיי אדם, החלו בהתקנת תחנות-אלחוט בכל האניות. היו אלה מתקנים פשוטים, משדר לגלים בינוניים או ארוכים, לטווח בינוני בלבד, אולם מעתה שוב לא היו האניות מנוי תקות. הן יכלו להתקשר עם החוף במישורין או באמצעות אניות אחרות וכוה הובטחה להן הגשת עזרה בשעת מצוקה וקשר עם בעלי האניות ומשפחות הימאים או הנוסעים.

רק עם התפתחות המדע בשטח ה"אלקטרוניקה והמצאת שפופרת הראדיו,

נוסף על כל זאת מאפשרת תחנת האלחוט קשר ישיר בין בעלי האניות או סוכניהם לבין האניה, מתן הוראות על שינוי מהלך האניה הודעות על שינויים בנמלי היעוד, הומנת תיקונים ומצרכים לפני הגיע האניה לחוף הודעות אחרות.

אפשר היה להתקין באניות משדרים לגלים קצרים, שבאמצעותם ניתן להתקשר מהאניה במישורין עם כל מקום בעולם. מרגע זה לא היו האניות מנותקות ממקור מות-היישוב.

מאז מלחמת-העולם השנייה מצויידות רוב האניות במשדר לגלים בינוניים המ" יועד לטווח קצר ובינוני, במשדר לגלים קצרים המיועד לטווח ארוך ובמקלט לכל הגלים, נוסף על זה יש בהן משדר ומקלט לשעת חירום, הפועלים ממקור-כוח עצמאי בלתי תלוי ממכוונות האניה, המסוגל לקיים קשר לטווח קצר ובינוני בשעת מצוקה אף כאשר חדר-המכוונות כבר מוצף מים.

המיועדות להגביר יעילות הפלגת האניה, ולחסוך כסף רב לבעלי האניות, דבר המגיע במקרים רבים לכדי ההבדל בין הפסד או רווח משירות האניה.

בסוף, דבר שגם לו נודעת חשיבות רבה: אנשי הצוות הנוסעים יכולים לש" לוח הודעות למשפחותיהם בחוף ואף לקבל שידורים באניה. למותר לציין, כי באמצעות האלחוט אפשר גם לקבל חדשות מהנעשה בעולם הרחב.

קצין האלחוט ועבודתו

מאחר שאת כל הקשר הזה מקיים ברוב האניות רק אדם אחד, אשר איננו מסוגל להיות במשמרת 24 שעות ביממה, חולקו משמרות קצין האלחוט בכל העורלם בצורה כזאת שהוא מאזין שעתים ומפסיק שעתים בהאזנה משך 16 שעות ביממה.

התעוררה השאלה: מי יקלוט קריאת מצוקה כאשר אניה נמצאת בסכנה בדיוק באותן השעות, שכל יתר האניות בסביבה אינן מאזינות? על-כן הומצא והותקן בכל האניות מכשיר, הנקרא מזעק אוטומטי, הנמצא בפעולה כל זמן שקצין האלחוט אינו במשמרת בעצמו. מכשיר זה מופעל באופן אוטומטי כשאניה שבי סביבה משדרת את אות-האזעקה לפני 'קוליא' המצוקה ועם קבלת אות זה מצלצל פעמון, הקורא את קצין האלחוט מיד לפתוח את מקלטו ולקבל את קריאת המצוקה.

כן התעוררה הבעיה: מה יהיה כאשר אניה במצוקה ודווקא קצין האלחוט בה הוא אשר נפגע? למקרה זה הומצא הוותי קן בכל האניות מאותן אוטומאטי, שהגנו

נוח להפעלה וכל חובל יכול להדליקו. מכשיר זה משדר באופן אוטומאטי את אות-האזעקה או את קריאת המצוקה, המ" אפשרים לכל האניות שבסביבה לחוש ל" עזרת האניה שבסכנה.

לשיפור בניווט

נוסף על כל אלה מותקנים כיום במידה גוברת והולכת כמעט בכל האניות משדרים לרדיו-טלפון, בספינות קטנות, שאינן מתרחקות הרבה מהחוף, זהו מת- קו-הקשר הבלעדי, המופעל ע"י אחד ה" חובלים. באניות גדולות הוא מכשיר נוסף, הבא לאפשר את הקשר בין מומין השי" זה באניה לבין מנוי טלפון שבחוף. משדרי הרדיו-טלפון מתחלקים לשלו" שה סוגים, הראשון והנפוץ ביותר הוא הרדיו-טלפון "החופי" לטווח בינוני, שבאמצעותו אפשר לשוחח עם התקרב האניה לחוף עד כ-500 קילומטר, או אניה להברחה, זהו גם המכשיר הנמצא בספינות קטנות וברוב האניות החדשות שלנו.

הסוג השני הוא רדיו-טלפון בגלים קצרים, המיועד לטווח עולמי, שבאמצעותו אפשר לדבר מלב ים עם כל מקום בעולם. כיום יש עדיין תקלות בשירות זה וכן לא קיימת רשת תחנות-חוף מסונפת לקליטת שיחות אלו, אולם בכל אניות הנוסעים החדשות שלנו קיימת אפשרות קשר כזה, שבדאי יתפוס בעתיד מקום יותר חשוב.

סוג הרדיו-טלפון השלישי הוא לגלים קצרים מאד, המיועד למרחקים קצרים בלבד, מכשירים אלה אינם בשי" מוש בצי הסוחר שלנו, שימושם בעיקר בין שייטת אניות, בין גוררות לבסיסהן, בין נוטים למנהלות נמל, בספינות משמר-חופים ובין מיכליות לנמלי הדלק.

אולם האלקטרוניקה באניות אינה מצטמצמת כיום במתקני הקשר בלבד. מאחר שהובטח עתה קשר סדיר, תמידי וישיר, שוקד מדע האלקטרוניקה יותר ויותר על שיפור מכשירי-העזר האלק" טרוניים לבניווט האניה.

כמעט שאין כיום אניה, שאיננה מצויידת במוצא-כיוון ובמדע-עומק. מוצא- הכיוון מאפשר לכל אניה לקבוע את מקומה המדוייק בקרבת החוף על-ידי קליטת סימנים מתחנות רדיו בחוף, כן אפשר באמצעות מוצא-הכיוון למצוא את

הכיוון המדוייק של אניה אחרת הנמצאת במצוקה ולהפליג לקראתה בקווי ישר. מד" העומק, המשדר את מתחתית האניה לקר" קע הים ומודד את ההד החוזר, מראה לנו את עומק הים בקרבת החוף או שרטון במים לא-עמוקים, השימוש בשני מכשירים אלה גם יחד מאפשר ניווט גם בלילה או במקרה ראות גרועה בסביבות החוף ומונע מאות מקרים של עליה על שרטון.

מכ"ם

נוסף על מוצא-הכיוון נמצא כיום כמעט בכל אניה מודרנית מכ"ם (רדאר), הנותן בבת-אחת תמונה שלמה של אניות אחרות או החוף סביב האניה, קובע גם את מרחקם וכיוונם של האניות או החוף ביחס לאניה.

המכ"ם נמצא עדיין בשלב ההת- פתחות ולא נוצלו כל אפשרויותיו. עק- רון המכ"ם הוא פשוט: האניה משדרת קרן אלקטרונית למרחקים. כשהיא נתקלת בגוף (אניה או חוף), נמדד ההד החוזר, המראה את הכיוון ומרחק האניה או החוף, באופן יחסי לאניה המשדרת. למותר לציין חשיבות המצאה זאת לספנות: מעתה יכולה אניה "לראות" בלילה החשוך ביותר ובערפל העבה ביותר, ובטחון האניה הוגבר בהרבה.

באניות סוחר משמש המכ"ם לשתי מטרות: לבניווט חופי, בניסה לנמלים או תעלות שייט, ולמניעת התנגשויות, בייחוד במסלולי-שייט צפופים, ואם כיום שומ" עים אנו לעתים על התנגשויות בין אניות המצויידות במכ"ם, הרי לכוב לא המכ" שיר אשם, אלא החובלים, אשר לא הש" תמשו כראוי באינפורמציה, שסופקה להם על ידו.

על-מנת להקל על החובלים להבין את התמונה במכ"ם שלפניהם, שוכלל המכשיר עתה בצורה כזאת, שהוא מראה לא רק את התנועה היחסית (ו.א. אניותו היא במרכזו וכל המטרות נעות באי"ן יחסי סביבו), אלא את התנועה האמתית (ו.א. אניותו נעה בתמונה מקצה לקצה של מסך-השפופרת, החוף נשאר יציב ומטרות אחרות כגון אניות וכו' נעות לפי תנועתן האמתית). תמונה זאת מראה לחובל את מצב כל האניות, כולל אניותו בכל רגע באילו היה רואה זאת במפה. סבורים, כי המצאה חדשה זאת תמנע

לחלוטין התנגשויות בין אניות, כמובן אם החובלים ישתמשו באינפורמציה, הניתנת להם ע"י המכ"ם ויפעילו במועד אמצעים למניעת התנגשות.

ועוד מכשירי-עזר אלקטרוניים

פרט למכ"ם פותחו בזמן האחרון מכשירי-עזר אלקטרוניים אחרים לבניווט. אציין פה רק שניים, הנפוצים ביותר: מכשירי דקה ומכשירי לורן, המראים על-פי שידור סימנים אוטומאטיים מת- חנות חופיות, את מקומה הגיאוגרפי, המ" דוייק של האניה בכל עת: דקה — למרחק קים קצרים ולורן — למרחקים גדולים יותר. רשתות התחנות החופיות הולכות ומתרבות ובודאי לא רחוק היום, שבו יקיפו את כל הימים, שבהם מרבית אניות להפליג, או תהיה התקנת המתקנים האלה כדאית בכל אניה ואניה.

האלקטרוניקה משמשת להגברת בט" חון האניה גם בדרכים אחרות. לא אדבר פה על רשתות האזעקה, המותקנות כיום בכל אניה: מכשירים לגילוי שריפה, לגילוי עשן, מערכות הכיבוי ומערכות האווירור, לא ארבה דיבור על מצפן הגירור או על מערכות ההיגוי האוטומאטי, שכולם הם פרי המדע האלקטרוני.

בסוף יציין, כי עומדים אנו כיום רק על סף התפתחות האלקטרוניקה ובי" ודאי לא ירחק היום, שבו תונהג אניה מנמל לנמל באופן אלקטרוני ובבטחון מוחלט, בו יישלחו מברקים מאניה לחוף באמצעות טלפרינטר אלקטרוני או ברא" דיור-טלפון לטווח ארוך ע"י חיוג ישיר לכל מקום בעולם, בו יותקנו מכשירי מכ"ם למניעת התנגשות, אשר באופן אוטומאטי ישנו את כיוון האניה, בו סכססאנט השמש יתפוס את מקומו של הסכססאנט והאדם ייחשב בשניות את מקומה המדוייק של האניה אף במוג" האוויר הגרוע ביותר, ובו תיעשה כמעט כל המלאכה באניה ע"י אוטומציה ומכ" שירים אלקטרוניים.

ייתכן שבאניות כאלו לא יהיה עוד צורך בימאים כפי שאנו מכירים אותם כיום, אולם לעומת זאת יהיה צורך באנשי-מקצוע מעולים להחזקת מכשירים אלה והפעלתם. להם יובטחו תנאי-עבודה טובים ביותר ובטיחות מכסימלית מאסור- נות, וייתכן, כי יום זה קרוב יותר משאנו משערים.

גנראטור חדש למים מתוקים באניות מנוע

8 טונות מים מתוקים בערך ליום לכל 1000 כ"ס של מכונת דיזל ללא הוצאות דלק נוספות יופקו ע"י גנראטור למים מתוקים, שהומצא על-ידי ביה"ח "אטלס מסקין" בקופנה האגן, הסיכונים המשווקים היחידים הם צ'אדבורנס (ליברפול) בע"מ, לונדון.

יחידה זו פועלת על-פי שיטה שונה משל יתר בלי הזיקוק. היא מבוססת על ניצול החום, המתבזבז מקירור המים שבמכונת הדיזל, באמצעות ואקואום גבוה. ההוצאה היחידה תהיה לייצור הכוח למשאבות, המגיע בערך ל-7 ק"ו לכל טונה מים מתוקים מופקים.

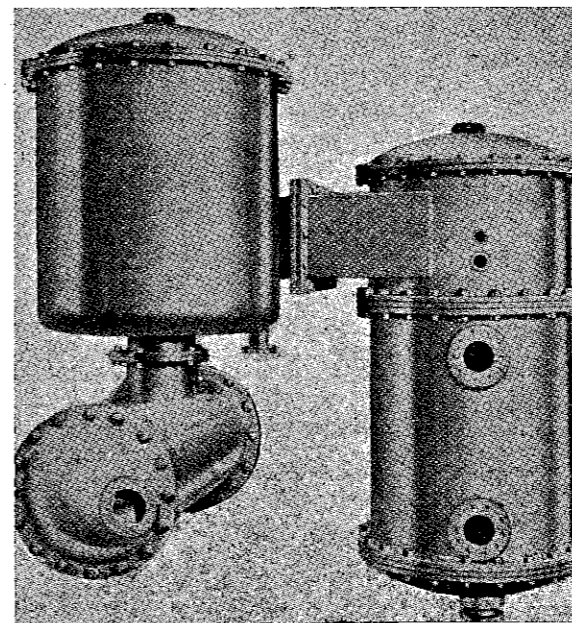
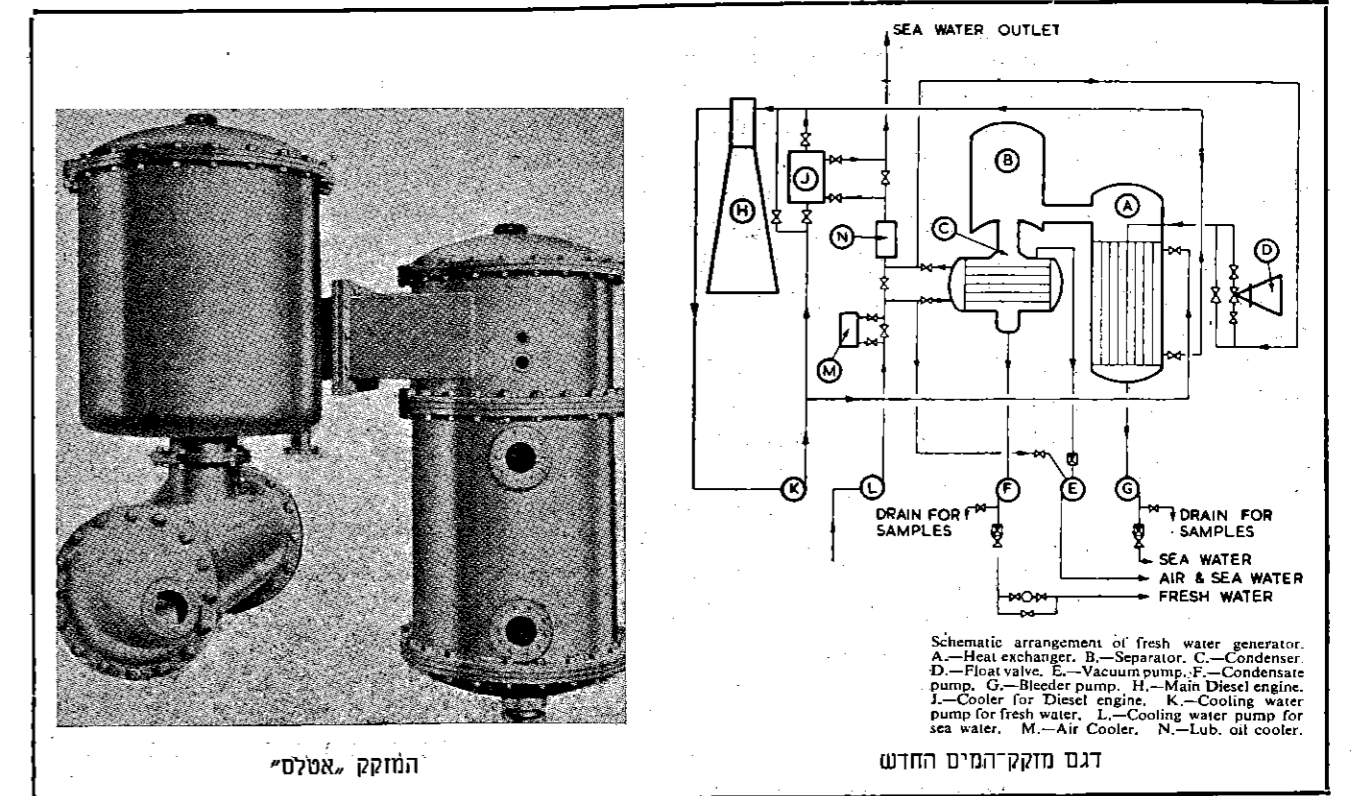
בהנחה שהמפרטורה של מי הקירור, היוצאים ממכונת הדיזל, היא בערך 65 מעלות צלזיוס (150 מעלות פארנהייט), מובל חלק מהמים, במקביל למקרר רגיל, אל מחליף החום של הגנראטור למים מתוקים, ומשם הם מוחזרים למכונת הדיזל בטמפרטורה של 55 מעלות צלזיוס (131 מעלות פארנהייט בערך).

מאחר שהמכשיר הנידון פועל בואקואום של 93%, מספיקות טמפרטורות אלו לאידוי הכמות הדרושה של מי הים. הקיטור מחליף החום (Heat Exchanger) מועבר לתוך

מפריד (Separator), שבו מופרדים כל חלקיקי המים שנשארו ואז מתעבה הקיטור בקונדנסור למים מתוקים. משאבה מיוחדת שומרת על הזאקואום, והמים המתוקים מועברים ע"י משאבה אחרת מהקונדנסור למיכל המים המתוקים. למעשה מתאדה רק חלק קטן ממי הים, המוכנסים למכשיר. כשלושת רבעים ממי הים המוכנסים מועברים על-ידי משאבה מיוחדת, באופן שהתרכבות המלח הנשארת היא מינימלית. על-ידי כך ועל-ידי הטמפרטורה הנמוכה של ההתאדות הרי אין צורך בהרחקת משקעי המלח.

אפשר להרכיב יחידה זו כמעט בכל סוג של חדר-מכונות וביתן להתאימה באניות, הנמצאות בשירות. כן נמסר, שהמים המתוקים האלה טובים בהחלט כמי שתיה ללא כל טיפול נוסף. מבחנים כימיים מוכיחים, כי טוהר המים שווה לרמה שבערי אירופה ואף עולה עליהן.

יתרון נוסף הוא הרווח בקיבול מטען, שבא עם הפחתת כמות המים המתוקים שיש להובילם. יצויין, כי מיכלית בינונית נושאת בדרך כלל בערך 240 טונות מים מתוקים בצאתה מהנמל וכמות זו תופחת ב-200 טונות לפחות אם גנראטור "אטלס" למים מתוקים יורכב באניה.



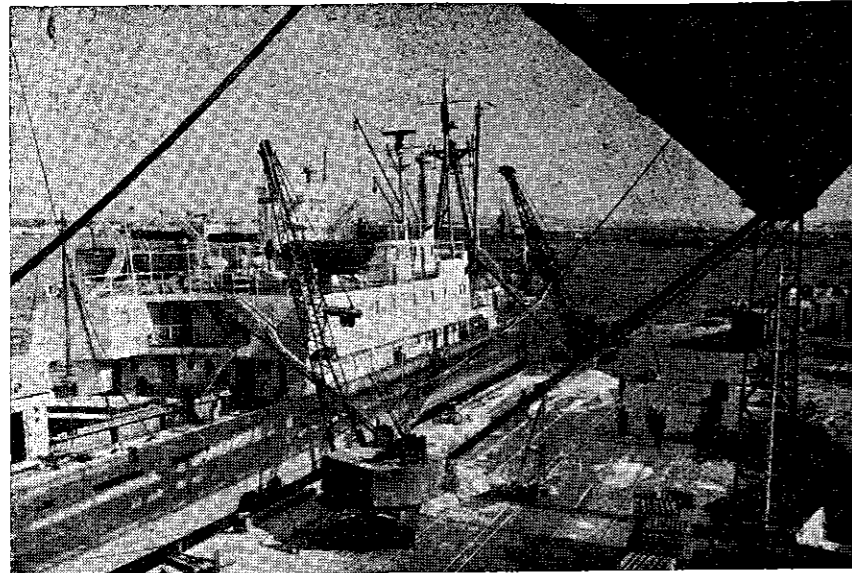
המזקק "אטלס"

דגם מזקק-מים החדש

דע מה אנו מייצאים

שהם 75% ערך מוסף. בחודש יולי בלבד הגיע שיווק האשלג ל-12,400 טונות, המהווים שיא חדשי חסר-תקדים בכל ההיסטוריה של ייצור האשלג בארץ-ישראל. בנמל חיפה יש מתקן מיוחד, המוביל את האשלג מן המחסן שברציף אל בטן האניה.

מאז ראשית השנה מסתכם ייצור האשלג במפעלי ים המלח ב-60 אלף טונות בקירוב, שמהם שווקו לחוץ-לארץ 53 אלף טונות, המהווים כשלעצמם שיא במכירת תוצרת המפעל. תמורת האשלג שנמכר קיבלה המדינה 2.4 מיליון דולר.



"קדמה" מטעינה אשלג

התפוקה העולמית נאמדת כיום ב-100 אלף טון לשנה והמחיר הממוצע של טון ברום נקי בשוק העולמי הוא כ-500 דולר (900 ל"י). הערך המוסף של התוצרת שלנו מגיע ל-60%.

יש בנות על הסיפון...



— איפה? — בשבדיה!

צרפת וספרד. במרביתן נמצא חומר-הגלם בצורת מחצב במעבה האדמה. אולם אף במקרים, שבהם נמצא חומר הגלם בתמי-סות של אגמים מלוחים, אין באפשרות המפיקים להיעזר בחום השמש הואיל ואין עצמתו מספיקה.

הייצור העולמי נאמד כיום ב-4.5 מיליון טון אשלג לשנה, התצרוכת באשלג גוברת והולכת עם שינוי שיטות העיבוד החקלאי בארצות נחשלות כגון: ארצות הדרום אסיה.

המחיר הממוצע של אשלג (בריכוז של 96% בשוק העולמי הוא כיום כ-12 ל"ש (60 ל"י). הערך המוסף של התוצרת שלנו מגיע לכדי 65%.

הארצות הקונות מאתנו אשלג, הן בריטניה (יותר ממחצית היצוא), הודו, ציילון, אמריקה הדרומית, בורמה ואוסטרליה.

את הברום מייצרים בעיקר בארצות הברית, בריטניה, גרמניה וצרפת. חומר-הגלם מופק ממי הים, שבהם נמצאים מלחי ברום בריכוז של 1/1000 — עובדה, המיקרת את הייצור אצל,

רבים הם המלחים, המצויים בים המלח ומהם ניתן להפיק את החמרים העקריים:

1) אשלג — תרכובת של אשלגן וכלור, חשובה ביותר כגבול חימי בעיקר לגידולים שרשיים כגון תפוחי-אדמה, סלק-סוכר או גזר. אולם שימושו רב גם בתעשית המרלי נפק, סבון, זכוכית, גפרורים, צביעת אריגים, רפואה ועוד. כ-2,000 מיליון טון מלחי אשלגן נמצאים לפי ההערכה במי ים-המלח.

2) ברום — מופק מתרכובת של ברום ומגנזיום. המצוייה בים המלח בכמות משוערת של 800 מיליון טון. בברום ותר-כובותיו משתמשים בייצור רפואות, נייר וסרטי צילום, חמרי הדברה נגד מזיקים ותרכובות אחרות. במיוחד חשובה התר-כובת אתילן-דור-ברומיד שאיתה מוסיפים יחד עם ארבע אתיל-העופרת לדלק מכוניות ומטוסים לשם שיפור איכותו.

אשלג וברום בעולם

הארצות, המייצרות אשלג, הן בעיקר ארצות-הברית, גרמניה, ברית-המועצות,

ההובלה באניה יקרה מהובלה באוויר...

בנמל חיפה, וכן בתל-אביב וביפו, קיים מסרצוף. מס זה נקבע לפני שנים רבות, לפי משקל הסחורה שהוטענה או שנספקה, ונועד לשלם בעד מיתקי הנמל ובעיקר בעד השימוש בחיפויים. עוד בתקופת המנדט הוחלף שיטת המס והתחילו לגבותו כאחוז מסויים מערך הסחורות במקום לפי משקל הסחורה, אמנם, אין פעולת הטענה והפריקה שונה בהרבה כשפורקים טונה סחורה, שערך 20 דולר או 200 דולר. אולם הגביה לפי ערך הסחורה הכניסה הרבה יותר מאשר לפי המשקל. המס כיום הוא (בנמל חיפה) 2% מהיבוא ו-1% מהיבוא.

מעניין לציין, כי בוני או מחזיקי שדה התעופה בלוד לא עלה על העתים כי צריך לשלם מהכנסות דומות בעד הקמת שדה התעופה. על-כן לא קיים כל מס שדה-תעופה (שאלו צריך היה לקרוא לו בשם מס-מסלול), בלוד, לא בעד סחורות נפיקות ולא בעד סחורות מוטענות, לא לפי משקל ולא לפי ערך. והוצא מנה הוא, שסחורות בעלות ערך גדול כדאי יותר לשלוחן לישראל ומישראל באוויר מאשר באניה כי מס הרציף בחיפה הוא גבוה מכל דמי ההובלה היקרים באוויר רון.

אניות הנוסעים של "צים" יכולות להביא סחורות אספרס מאירופה לארץ תוך 2½-3 ימים. דמי ההובלה יכולים להיות ב"10% פחות משיעור דמי ההובלה בלוד באוויר, בכל זאת כדאי להשתמש באוויר, כי בשדה התעופה אין מסי רציף.

כלום אין בכך משום הפליה כפולה? ראשית, הפליה כלפי הספנות המפסידה הכנסות בגלל מדיניות מסים לטובת התעופה; שנית, הפליה לגבי אוצרותי דנית, המפסידה הכנסות רבות. מצב זה יש לתקן בהקדם; או לבטל את מס הרציף בכלל, או לגבותו בלוד כמו בחיפה.

דיעות ים ונמל

אניות "ליברטי" יהפכו בקרוב לכלי-שיט מהירים

מינהל הים שליד משרד התחבורה בארה"ב ערך לאחרונה שורת נסיונות במטרה להטיל שינויים באניות מסוג "ליברטי" לצרכי השעיה. כלומר להחיש את מהירותן ולהסוך בדלק. בייחוד חשוב הדבר למצב חירום. הותאמו סוגי מנועים, מותנעים על-ידי טורבינות-קיטור, דיזל וטורבינות גז.

אנית "ליברטי" רגילה היתה מצוידת בעבר במנוע-קיטור ומהירותה כ-10 קשרים. בעת הוכה, כי "ליברטי" מתרדמת ומצוידת בטורבינות קיטור מת-קדמת יפה במהירות 15 קשרים; "ליברטי" מחדשת, מותנעת בטורבינת גז, מהירותה הממוצעת היא לפחות 16,03 קשר; "ליברטי" דומה, מותנעת על-ידי דיזל, מהירותה כ-17 קשרים. הנסיונות הראו, כי הניול הצריך כמות דלק מעטה ביותר; אחריו בתוכו.

מזכירות האיגוד נפרדת משליחתי גאנה

שליחתי הצעירים של מדינת גאנה הצעירה, שבאו אלינו ללמוד צורות הת"י שבת על מנת למצוא את הטוב והמתאים ביותר לתנאי מדינתם, יצאו את הארץ באניה "יהודה". חברי מזכירות האיגוד הימאים נפרדו מהם בצאתם באי-חולים לעם גאנה לקדימה כלכלית. הח' עמנואל אטיי, מנהיג המשי, לחה, ביקש למסור דרישת-שלום לבית לימאים הישראליים ובפרט לחלוצי הים, העומדים להצטרף כצוות לבלק סטאר לליי.



שליחיו גאנה וחמכים...

ספינות הדייג יעברו באביב לנמל קישון

באביב יועברו ספינות הדייג מהמעגן בנמל חיפה למקום עגינתן הקבוע בנמל קישון. השטח, שיתפנה בנמל חיפה, ישמש להארבת הרציפים.

באביב יושלם בית הקיטור, שהוקם בנמל קישון ע"י "תנובה" ואשר בו הושקע סך רבע מליון ל"י. תחילתו עם שורת עבודות, המיועדות לנמל הדייג כגון: מנת, בתי-מלאכה, מחסנים, רשת כבישים ועוד. גם מתקנים אלה יושלמו באביב.

התחרות לתעלת פאנאמה

תעלה חדשה, בנוסף על תעלת פאנאמה, תיחפר מהאוקיינוס האטלנטי לאוקיינוס השקט. הצורך בתעלה חדשה זו נתעורר לרגל טורנאז' המטענים, הגדל והולך. לפי אומדן מרכז הסחר הימי בארצות-הברית היתה תעלה זו צורך בלתי-נמנע עד שנת 1970.

קואופרטיב ימי יוקם באילת בקבוצת ימאים בעלי דרגות-קצינים, מכונאים ומלחים כשירים - אומרים להתארגן בקואופרטיב ימי ולהשתקע באילת. הקבוצה תהיה כדוגמת קואופרטיב "עגור" בנמל חיפה ותעסוק בעבודות כגון קשירת אניות, ניקוי מחסנים, צביעת אניות, טיפול במנועים וכו'. בהיעדר בעלי-מקצוע וכוח-אדם מתאים בנמל אילת היתה קבוצה זו תוספת כוזב אדם מקצועי חשוב, שמהסור בו מורגש בנמל אילת.

מזכירות איגוד הימאים מקדמת בברכה את הרעיון הזה ופנתה אל הועדה של ההסתדרות בבקשה להגיש לקבוצת הימאים את העזרה הדרושה.

צייחהות הדרומי חוזר לנדידתו

בתום מלחמת-העולם השניה נשארה גרמניה כמעט ללא צייסוחר. כעת יש ברוש גרמניה המערבית 1,035 אניות סוחר (מלבד אניות נוסעים) בקיבול כולל בשיעור 3,2 מיליון טון. בכך חזרה גרמניה כמעט למעמדה הימי, שקדם למלחמת-העולם (או היו לה 854 אניות, כעלות קיבול 3,9 מיליון טון).

כל האניות הגרמניות נבנו במספנות מקומיות, בעיקר מהאמבורג. כיום מת-ווספות לצי הסוחר הגרמני מדי חודש כ-100 אניות מכל הגדלים, בקיבול כולל בשיעור כ-50,000 טון.

דרכי ארגון בארצות-הברית

המועצה הלאומית ליחסי עבודה (נ.ל.ר.ב.) בארצות הברית אישרה את איגוד פקודי חברות הספנות, המסונף לתתי-אחיות הבינלאומית של עובדי הנמלים (א.י.ל.א.) כגוף המוסמך לייצג את עובדי המשרד של חברת "פרנק לייני" שבנמל ניו-יורק.

המועצה דחתה את התלונות, שהוגשו על-ידי חברת הספנות נגד תא האיגוד. החברה הביעה את התנגדותה לשיטה, שבה נוהלו הבחירות בתודש מרס ה'שנה, עת אשר עובדיה המשרד החליטו להיות מיוצגים על-ידי האיגוד. מקרה זה הוא המקרה הראשון שבו מיוצגים פקודיה של חברת ספנות על-ידי איגוד מקצועי.

מנהרה תתי-ימית באורך 2 מילין נהר פרת והולכת בין שני איים יפאניים. בתוך המנהרה יעבור כביש רחב לתעבורת מכוניות. ההשקעה נאמדת ב-14 מיליון דולר. מנהרה זו תהיה השנייה בארכה בעולם (המנהרה התת-ימית הארוכה ביותר בעולם היא תעלת מרטי באנגליה, שארכה 2,5 מילין).

שבדיה מתכננת אניה לתיור ולעריכת כינוסים

עם התפתחות תנועת הנוסעים בקווים הטרנס-אטלנטיים הודיע "קוו שבדיה-אמריקה", כי הוא בונה ספינה בסגנון של "הגשה עצמית" (קאפטריה), שמחירי הנסיעה בה יהיו מזולים. הספינה תכלול אולם ובו 800 מקומות-ישיבה, שיתאים לעריכת כינוסים בלביים.

הספינה החדשה תהיה מסוג האניה שהוצע לפני למעלה משנתיים על-ידי בעל בית-מלון בניו-יורק. הים קנטור, אבל בקצה-מידת מוקטן, קנטור הציע לבנות אניה ל-5000 נוסעים, שבה יהיו סידורים בסגנון פולמן וארוחות בקאפטריה, מוננים נוסעות במבחר רב. כן הציע להשתמש באותה אניה כמקום לעריכת אסיפות.

קנטור פנה לעזרת הממשלה בקשר לבניית אניה מעין זו, אולם לא יכול היה להתקדם בתכניו. בראשי-הצוות מקום שם שומרים מפעילי האניות על מסורת של ספינות בעלות שלוש מחלקות.

האניה החדשה, כפי שתוארה ע"י נשיא התברה אריל ווייזקי, תכלול כינוסים באולם צף

האניה החדשה, כפי שתוארה ע"י נשיא התברה אריל ווייזקי, תכלול כינוסים באולם צף

צוות ישראלי לאניה הראשונה בדגל גאנה

מזכירות איגוד הימאים נתבקשה להרכיב צוות ישראלי (רביחובל, קצינים וצוות) לאניה, שנרכשה על-ידי "בלק סטאר לייני", החברה המשותפת לגאנה וישראל. האניה שנרכשה, "מארסריויל" בנפח 8,500 טונות, תהלך בקו מערב אפריקה - בריטניה - צפון אירופה. אחד מתפקידי העיקריים של הצוות יהיה: עזרה להכשרת צוות גאני, שייכנס בהדרגה לתפקידי.

כידוע אין בגאנה ימאים, שיוכלו להשיט אניה. אולם יש להניח, כי לא יארכו הימים ואנשי גאנה ישיטו אניות בדומה לנו בראשית ימי המדינה. בדגלה של חברת הספנות המאוחדת נבחר הזוכב השחור, סמלה הלאומי של גאנה. מרכז התברה הוא באקרה, בירת גאנה ובהנהלתה משתתפים 4 נציגי ממשלת גאנה ו-3 נציגי חברת "צים", שלה יהיו 40% בחברה.

שני קווי הפלגה

מלבד קו אקרה-לונדון נפתח ה' חברה גם קו אקרה - ארצות-הברית. אלה יהיו 2 קווי העיקריים. סחורות היצוא העיקרית מגאנה הוא הקאקאו. עד להקמת המדינה החדשה קונות בגאנה קאקאו ועצים.

ברכה לנשיא המדינה

ב-31 באוקטובר ש"ו שלחה מזכירות איגוד הימאים מברק לנשיא המדינה להיבחר לכהונתו זו בפעם השנייה. להלן נוסח המברק: אל נשיא מדינת ישראל יצחק בן-צבי, ירושלים.

סניב תכנית בית ימאים בחיפה

בקשר לתכנית הקמת בית ימאים בחיפה שלח ביום 25.9.57 הח' ז. ברש, בשם הועדה של ההסתדרות, אל ראש עיריית חיפה, הח' אבא חושי, את המכתב שלהלן:

לפני כשנה הודיעה לנו ולמועצת פועלי חיפה מגבית ההסתדרות בארה"ב, כי איגוד הימאים האמרי-קני יהיה מוכן לתרום 100 אלף דולר להקמת בית ימאים בחיפה, בתנאי שההסתדרות תתחייב להשקיע סכום מקביל.

מועצת פועלי חיפה הציעה, כי יוקם בית לכל פועלי התחבורה בעיר, כולל ימאים ופועלי הנמל, אולם נתקלה בהתנגדות איגוד הימאים, אשר גרס, שאת הבית יש להתאים לצרכיהם המיוחדים של הימאים בלבד. ואז הודיע לי הח' יוסף אלמוגי, שמועצת פועלי חיפה אינה מתנגדת, שבכסף זה יוקם בית ימאים.

אין-לואת, פנתה אליך מזכירות איגוד הימאים בבקשה שהעירייה תקצה מגרש מתאים להקמת בית ימאים, ובזאת תאמץ לעצמה את הזכות לעודד הקמת בית נאה, כיאות לעיר השוכנת בשערי הארץ ומשמשת נמל-בית לכל ימאי ישראל.

בראשון הראשונים למעצבי כוח האדם בצי הסוחר הישראלי, אין לנו כל ספק, כי תטה שכם בעזרה ובעצה לביצוע המשימה.

לפני שנבין תכנית ראשונה בסקיצה של הבית כדי להמציאה לאיגוד הימאים האמריקני, שיחליט סופית על התרומה, אנו מבקשים לקבל אישור ממך, כי העירייה הקצתה מגרש מתאים, ורק בתנאי זה נוכל להמשיך בטיפול עד כדי ביצוע.



שייט" - חברה חדשה להובלת משאות

הממשלה אישרה הקמת חברת ספנות חדשה "שייט", שתקיים שירות משאות בין ישראל לאירופה. החברה החדשה היא מיסודה של היוזמה הפרטית. היא תרכוש 3 אניות מכספי השילומים בגרמניה. אלו יופעלו בעיקר להובלת פריהור ואילו בעונת הקיץ יועסקו בהובלת משאות רגילים. לרכישת 3 האניות תניס החברה 6 מיליונים ל"י. נפח כל אניה יהיה 6,000 טונות. בחברה החדשה ישתתפו חברת הא"י, מאיר, החברה המרכזית והתאחדות האיכרים. אליהו איקסון, מיוזמי "שייט" ביקר בגרמניה כדי לברר שם אפשרויות רכישת האניות.



ירידה במחירי אניות משומשות

הביקוש הדל להובלות ימיות, שהביא בעקבותיו נטיה לירידה במחירי הספנות, הביא אף לירידה עצומה במחירי האניות המשומשות.

חברות הספנות האמריקניות מוכנות עתה למכור בסך 550,000 דולר אניה משומשת, שנמכרה במיליון דולר לפני 10 חודשים. אניות, שבזמן משבר סואץ עלו 1,250,000 דולר, מוצעות כעת במחיר 600,000 דולר. באופן כללי נאמדת ירידת המחירים ב-40% לגבי תקופת-השלא ב-סוף 1956.

כוח אטומי ישיט אניות

מיקלית-צוללת לבריטניה
בריטניה מתכננת בניית מיקלית-צוללת, מותנעת באנרגיה אטומית, שתשוט במהירות 50 קשר. קיבולה יעלה על 8,000 טון. התכנית הבריטית נתגלתה לראשונה לאחר שמארשאל מונטגומרי הודיע, כי יאפאן עומדת לבנות צוללת-משא בקיבול 6,500 טון.

בעוד אצלנו הולך ומסתיים תהליך החלפת כוח הקיטור שבאניות במנועי-דיזל, מגיעות ידיעות מרחבי העולם בדיבר ראשית שימוש בכוח אטומי להשטת אניות. גם כאן ניכרת ההתחרות בין 2 הגושים המדיניים בעולם.

אניה אטומית ראשונה לארצות-הברית

אנית המשא האטומית הראשונה תיקרא בשם "סבנה" — על שם אנית-הקיטור הראשונה, שחצתה את האוקיינוס האטלנטי בשנת 1819. אניה זו תהיה בנפח 21,000 טון. הוצאות בנייתה יעלו כ-42.5 מיליון דולר. מועד הנחת השדרה נקבע ל-22 במאי 1958. "יום הים" הלארץ מי בארה"ב יהשקתה תערך במחצית 1959. לפי לוח הזמנים תתקיים הפלגת הבכורה בראשית 1960. אניית-משא אטומית זו תוכל לקחת 60 נוסעים ומהירותה תהיה 20 קשרים. המשאית האטומית תהיה מסוג גלת לעבור דרך 350,000 מיל או שלוש וחצי שנים בלי תדלוק.

שוברת-יקרח סובייטית

מספנות לנינגראד עומדות להשיק את האניה שוברת-היקרח הסובייטית הראשונה המונעת בכוח אטומי. לשוברת היקרח האטומית ניתן השם "לנין". עוצמתה היא 44 אלף כ"ס והיא תוכל לשוט בים במשך 400 ימים מבלי לסור לנמל.

משבר בספנות ארצות-הברית

המשבר בספנות נותן אותותיו בחברות אמריקניות גדולות. חברת "אמריקן אקספורט ליינס" הוציאה מפעולה לאחד רונה 6 אניות, שפעלו בשירותה. חברות

ממערב בארה"ב ייאצו אף הן לערוך קיצוצים בהפעלת אניותיהן. משבר זה בא בעקבות הגאות של השנה החולפת. לאחר מבצע סיני וחסימת תעלת סואץ.

אמריקה הצפונית חופרת תעלה גדולה

פונה מעלה לאגם סופריור ואחר-כך פונה מערבה, 350 מיל לעבר דולות. הזרוע השניה נוטה דרומה באגם מישיגן לעבר צ'יקאגו. מרחק הנסיעה מהאוקיינוס האטלנטי לצייקגו יהיה 2250 מיל ועד דולות — 2340 מיל.

מעולם לא קיימו שני עמים שכנים שותפות מעין זו. העניין דרש סבלנות אין קץ, ישיבות במשך שנים. היה צורך בקביעת תקנות לא-מעטות בעלות אופי מדיני, אזורי ולאומי משני עברי הגבול אפילו כדי להתחיל בכרית התעלה.

יזמה רוב סבלנות גילתה קאנאדה, אשר במשך 250 שנה סילקה במרץ שוניות ומערבולות לאורך הקו. קאנאדה היא שהשקיעה כספים ומאמצים להתקנת התעלות בעומק 14 רגל לאניות קטנות חוצות ימים. אשר במשך שנים עשו דרכן לאגמים. קאנאדה היא שהחליטה ב-1951 לבצע את העבודה אם יש צורך אף בכוחות עצמה. עובדה זו הניעה בסופו-של-דבר את ארה"ב להתגבר על הססנות, שנבעה בעיקר מחשש פגיעה העלולה להיגרם לנמלים, לקווי רכבת ולשירותים קיימים. בשנת 1954 החליטו ארה"ב להצטרף למפעל.

כספים לפרשת הנהר, מפעלי השייט ותחנות הכוח, הוקצו דשו ע"י ממשלות ארה"ב, קאנאדה, מחוז אונטאריו ומדינת ניו-יורק. רוב הכסף והאדמה בשטחים הנמוכים סופקו ע"י קאנאדה, אשר גם תעמיק את תעלת וילאנד מסביב למפל ניאגרה. מעל אגם ארי, מקום שם יש להעמיק את התעלות, המחברות את האגמים, — הוצאה הנאמדת ב-150 מיליון דולר — יבצעו ארה"ב בעצמן את העבודה. פרט לכמה עבודות חפירה קטנות, שיהולו על קאנאדה. כאשר יפליגו סוף-סוף אניות לאורך התעלה הגדולה, וכוח חשמל, מופק מן הסכרים, יחלוש על שטח גדול, יתכננו השותפים-למפעל את חלוקת הרווחים.

שיעור ההכנסות הבלתי-רשמיות ממטי הסכרים, מטי הנמל והשימוש בכוח החשמל יגוד בין ההערכה האופטימיסטית בסך 45 מיליון דולר ברוטו לבין גרעון אפשרי בסך 10 מיליון דולר. עם זאת משוכנעים בעלי המקצוע, הבקאים בתכנית, כי התעלה הגדולה תכניס לצרכי קיומה ואף יותר מזה.

המהנדסים מקווים, כי ב-1958 תופעל התעלה מהאוקיינוס האטלנטי עד מפלי ניאגרה. שנה לאחר-מכן תקפנה התעלות העמוקות את מפלי ניאגרה. תולדו, בקצהו המערבי של אגם ארי, תהיה תחנתה האחרונה של התעלה.

בשנת 1962 בערך — אם יתקדם הכול לפי התכנית — הרי צ'יקאגו, מילווקי, דולות והערים המשווקות תבואה בקאנאדה, פורט ארתור ופורט ויליאם, יהיו נמלי אוקיינוס, והכוח החשמלי המופק ישמש אלפי מילים מרובעים משני עברי הגבול.

רוב הערים, המדינות והארצות לאורך האגמים מתכוננות בהתלהבות לקראת התחברות המים המלוחים והמתוקים. טר

דחפורים וכלי-חפירה ענקיים אחרים, המונעים במכונות דיזל, הומים יום ולילה, קיץ וחורף, בחפרם תעלה בעומק 27 רגל, אשר תפתח נתיב-מים מהאוקיינוס האטלנטי אל האגמים הגדולים בגבול ארצות-הברית-קאנאדה.

לאורך 114 מיל מלווה התעלה את גבולות שתי הארצות ושארית הקו נמשכת על אדמת קאנאדה. 12,000 איש עוסקים בהזזת איים, פריצת רוכסי הרי שחם, העברת כפרים לשטחים מוגבהים, העתקת קווי רכבת וכבישים והקמת סכרים עצומים. התעלה, המוקמת בין סנט לורנס לאגמים הגדולים, היא מפעל החפירה הגדול ביותר, שהיה אי-פעם בחלק-הבל זה.

מכונה, הידועה לפועלים לאורכו של הנהר בשם "הג'נטל-מן", מסמלת את גודל המשימה. "הג'נטלמן" בן 650 טון, צועד לו בכוחות עצמו, כשהוא מרים 20 טונות אדמה בגריפה אחת כל 48 שניות. הוא מסוגל לחפור דונם קרקע בעומק 8 רגל תוך 24 שעות.

נתיב-המים, שארכו 744 מיל מפתח הנהר סנט לורנס עד לאגמים הגדולים, יהיה הארוך ביותר מבין קווי המים הפנימיים, שהוקמו אי-פעם למעבר אניות צולחות אוקיינוסים (תעלת סואץ היא רק באורך 103 מיל; תעלת פאנאמה — בערך 50 מיל). הסכרים של התעלה הגדולה יוכלו להרים אניות לגובה 580 רגל לאגמי מישיגן והזרזון וכ-600 רגל לאגם סופריור. בשום מקום אחר בעולם אין אניות מורמות אף למחצית הגובה הזה. תעלת פאנאמה מרימה ספינות עד 85 רגל בס"ה ותעלת סואץ היא בגובה פני המים.

כאשר נתיב המים החדש יסתיים בעוד כחמש עד שש שנים, הוא יאפשר לחלקו הצפוני של מרכז מערב אמריקה קו עמוק-מים ישיר לאוקיינוס האטלנטי ויהפוך ערים יבשי תיות לנמלי אוקיינוס. התעלה הגדולה תוסיף לצרכי השייט שטח כמעט בגודל 100,000 מיל מרובעים של מים מתוקים ואגב כך יאפשרו סכרי התעלה פיתוח כוח חשמלי, שיגיע בעצמתו לגראנד קולי, המפיק הגדול בעולם.

שטח האדמה שתהיה לו זיקה לתעלה, הוא גדול מכל שטחה של "אירופה המערבית". שליש מכל תושבי קאנאדה וארה"ב מתגוררים באזור אחד — אונטאריו — ובארצות הונות לאורך האגמים (בלי להביא בחשבון את ניו-יורק ופנסילבניה, שלהן יש מוצא לאוקיינוס האטלנטי). כאן, בשני מיליון משקים צפונה לריו גראנד, חי שליש ממספר האיכרים, המפיקים מחצית היבול הגדל בין שני האוקיינוסים. כאן מת-דכזים חמשה מיליון פועלי תעשייה, המיצרים 32% מכלל התוצרת התעשייתית בצפון אמריקה.

התעלה הגדולה מתחילה בשפך סנט לורנס, עולה לאורך הנהר העצום, עוברת על-פני מספר סכרים ותעלות ומגיעה לאגם אונטאריו, מורמת 326 רגל בסביבת מפלי ניאגרה, ממ-שיכה דרך האגם ארי ועוברת ליד דטרויט לאגם הזרזון. בקצהו הצפוני של אגם הזרזון מתחלקת התעלה לשניים. זרוע אחת

התאוששות במחירי ההובלה הטראנס-אטלנטית

החל ממחצית אוקטובר ש"ז החלה להסתמן עליה קלה במחירי ההובלה הימית בין אירופה לאמריקה. עד כה היו המחירים נמוכים מאוד, וחברות ספנות רבות הפסיקו לחלוטין את עבודת האניות הנו-דות משום שהכנסותיהן לא כיסו את הוצאות ההפעלה.

בוטלה התכנית להקמת צי-חופים מהיר

על אף האישור המוקדם החליט משרד-הימיה האמריקני על ביטול התכנית ל-הקמת צי מהיר של אניות-משא, בעלות מהירות של 25 קשרים, שנועדו לשמש את צי-החופים.

מהירות-שייט זו הנה כמעט כפולה ממהירותן של אניות-משא רגילות ואינה מצויה כיום אלא באניות מלחמה. הקמת צי כזה היתה מותנית בתמיכה ממשלתית עצומה, אשר מתכנני הצי הזה (חברת הספנות ארה"ב-האזאי) קיוו לקבלה הודות לחשיבות הבטחונית של אניות אלו במקרה מלחמה. משרד-ההגנה של ארה"ב הסכים לרעיון, אך לאחר דיונים בין משרד-די הבטחון, הימיה והאוצר — הוחלט שלא להעניק את התמיכה ולדרון שנית בתכנית בתאריך מאוחר יותר.

צייחמלחמה הסובייטי מופיע בים התיכון

סאת ישראל בדר

בסיסים ואניות

אין זה מקרה, שחילייהם הסובייטי, שעל-פי הנתונים הגיאוגרפיים הוא מחולק לארבעה ציים (הצפוני, הבאleari, צי הים השחור וצי המזרח הרחוק), שם את הדגש בתקופה האחרונה בפיתוח נקודות המשען באזור הארקטי מזה ובמזרח הרחוק — מזה; בו בזמן מצמצמים את השיטות אשר בים השחור ובים הבאleari. תפקידם של אלה האחרונים אפשר לפתור במידה גוברת והולכת ע"י חיליאוויר וקליעים מודרניים בלבד, בעוד שהבסיסים בים הצפוני ובאוקיינוס השקט מהווים בעת ובעונה אחת את קווי-ההגנה הקדמי, הן נגד הצי האמריקאי והן לוחות-הקפיצה נגד עורקי-התחבורה המערביים ונגד חור פי ארצות-הברית. מערכת התעלות, ובעיני קר של תעלת-סטאלין, מאפשרת העברת כוחות קלים מצי לצי ומבסיס לבסיס.

אולם, חסרה היתה עד הזמן האחרון רשת נקודות משען בים התיכון. יסוד של רשת זו הונח בבסיס הימי האווירי הגדול בסטני שבאלבניה. ואין כל ספק, שבסיס סים במצרים ובסוריה היוו את ההשלמה הדרושה. אולי אין זה מקרה כלל וכלל, שלפי ידיעות שונות עומד בראש המשלחת הצבאית הסובייטית בסוריה דווקא קצין גבוה של הצי.

גם טיפוסיות האניות, שפותחה מות-אמים באופן מיוחד למשימות של הצי במסגרת של כלל האסטרטגיה הסובייטית. למרות השמועות על בנין נושאות-מטוסים ענקיות, אין כל הוכחה, שאמנם מתכוננת ברית-המועצות בשטח זה להתחרות עם ארה"ב.

לעומת זאת פיתחו הרוסים קודם כול טיפוס של סירת בינונית בת 12—17 אלף טון ובעלת מהירות גדולה (35 קשר) וכוח אש חזק ביותר. 25 הסירות מטיפוס זה יהיו כנראה את הכוח העיקרי להגנה על החופים הסובייטיים. סוג שני של אניות-מלחמה, אופיינית לצי הסובייטי, הן מש-חתות מטיפוס "סקורי" ו"טאלין", שיש להן בית-קיבול גדול (2,600 טון), בעלות מהירות ובעלות כושר תמרון, מניחים, שהן מצוידות בקליעים מודרניים, בניגוד

עוצמתו הימית, המצומצמת בלאו הכי, ופרט לדרך מורמאנסק לא היה קיים נתיב ימי בעל חשיבות גדולה להספקה בשביל הכוחות הסובייטיים.

אפשר לומר, כי בשטח הצבאי, כמו בשטחים אחרים, מאפיין את השלב האחרון של התקופה הסטאלינית אי-הרצון לשנות תפיסות ודפוסים של העבר גם אם חל שינוי יסודי בנתונים. מצד שני, אפשר להגדיר את תהליך ה"דסטאליניזציה" כ"קרב הכוחות המזוינים הסובייטיים כמאמץ ממושך ומגמתי לשנות את מהותם של כוחות אלה ולסגלם לתקיפה החדשה, תקור פת הנשק האטומי והמימני מזה והמל"חמה הקרת" מזה. תהליך זה השתקף גם בהתפתחות הכוחות הימיים הסובייטיים בתקופה האחרונה.

שלבים בהתפתחות הצי הסובייטי

בחמש השנים האחרונות גדל הכוח הימי הסובייטי מ-700 אלף טון ל-1.5 מיליון טון והוא תופס אפוא את המקום השני אחר הצי האמריקאי ולפני הצי הבריטי.

אולם, תוך כדי תהליך הגידול המהיר לא ניסה הצי הרוסי לחקות מושגים ושיטות של מעצמות המערב, וגם הדגש המוגבר על הצי לא שינה את המחשבה האסטרטגית הסובייטית היסודית.

גם עתה אין רוסיה תלויה בתחבורה ובספקה ימית ואין היא שואפת ואיננה צריכה לשאוף לכיבוש השליטה באחד או בכמה מימי העולם. מטרותיה הן שתיים: אחת — הגנתית, כלומר, למנוע התקרבות של נושאות-מטוסים ואניות-מלחמה, מפ-עילי קליעים מודרניים, לטווח הפצצה והרעשה יעילים לחופי ברית-המועצות. והשנייה — תוקפנית, להפריע לתנועות הצי ולתחבורה הימית התקינה של מעצמות המערב הן באוקיינוס האטלנטי, הן באוקיינוס השקט והן בים התיכון.

בהתאם למטרות אלו התפתחה מצד אחד מערכת הבסיסים הימיים ומצד שני נקבע על-ידן ההרכב המיוחד של הצי הסובייטי.

הופעתו הפעילה של צי המלחמה הרוסי בים התיכון בזמן האחרון, הן בצור"רה של שיגור שיטת והן ע"י מסירת כוח-צוללות למצרים, ככיבול, עוררה הפ"תעה מסוימת בחוגים הצבאיים המערביים.

אלה התרגלו לראות את ברית-המועצות כמעצמה יבשתית מובהקת, וסברו, שהיא לא תהיה מסוגלת להגדיל את עוצמתה הימית, ובאופן מיוחד לפתח את מחשבתה האסטרטגית הימית עד כדי שהם יסכנו את העדיפות המוחלטת, שהיתה למעצמות המערב עוד לפני זמן-מה בש"טח זה.

התפתחות בתפיסות ודפוסים ארגוניים

נכון הוא, שהאחראים לכוחות המזוינים הסובייטיים התלבטו זמן רב בשאלה: מה צריך להיות הייעוד והמקום של הצי? מה הימית במסגרת כוחות אלה? ביטוי היצוני להתלבטויות ההן היו השינויים, התכופים ביחס, שחלו במעמד הארגוני של חילייהם. במשך מלחמת העולם השנייה היה כפוף למיניסטריון עצמאי. ב"שנת 1946 התמוזג אותו מיניסטריון עם זה של הכוחות המזוינים. ב"1950 שוב הוקם משרד הצי כגוף נפרד, ב"1953 בוטל, כאשר נוצר מיניסטריון ההגנה האחד לכל שלוש הזרועות.

ידוע, שבתקופה הסטאלינית היתה דעה ברורה בחילייהם, ובמידה דומה בחילי-האוויר, שהללו חייבים להיות גורמים מסייעים בלבד לכוח העיקרי והמכ"ריע — צבא היבשה. רעיון זה נוסח עוד ב"1946 ע"י התת-אדמיראל בלי כדלקמן: "מלחמה בים לא היתה מעולם — כך מלמדת אותנו ההיסטוריה — חזיון עצמאי אלא חלק מההתמודדות המלחמתית הכללית... לכן, רק הפעולה המשולבת של כוחות היבשה, האוויר והים יכולה להביא את ההכרעה..."

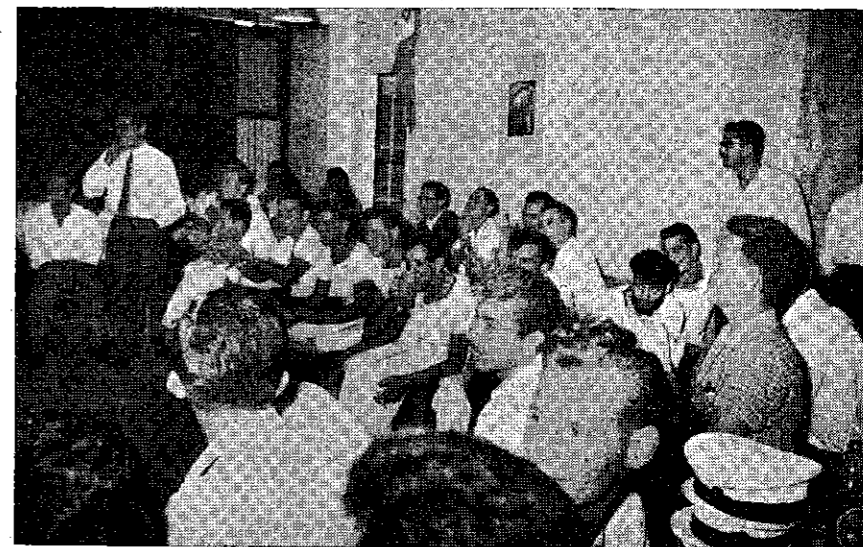
המצב האסטרטגי של ברית-המועצות אחרי מלחמת-העולם השנייה הצדיק במידה רבה את הורדת הכוח הימי לבעל מדרגה שנייה במערך הבטחוני, אויבה של רוסיה — גרמניה — לא הפנה נגדה את עיקר

דטרואנט ותמילטון, אונטאריו שהתחילו מקודם, מוכנים יותר לתנועת אניות גדולות מאשר הערים בצד ארה"ב. אולם, תוך שבוע ימים הוציאה ציקאגו ניירות-ערך בשווי 23 מיליון דולר למימון העבודות הראשונות על-חשבון מאה מיליון דולר, שיושקעו בבניית נמלה. רק 20 מיל מוזרחה, מכינה מדינת אינדיאנה בנית נמל משלה, שיעלה 20 מיליון דולר.

קליבלנד מתכננת מעגן, שיאפשר טיפול בטונאי, שיעלה פי עשרים על התפוקה הנוכחית, וטולדו תתחיל בקרוב בבניית נמל בשפך נהר מאומי, שיעלה 20 מיליון דולר. מועצת נמל

הנהיכן מוכיחים עמי קאנאדה וארה"ב, כי בעבודה משורפת מסוגלים שכנים טובים לבצע מפעלי-אדירים.

אורחים במועדון הימאים



מנהל המועדון מברך את האורחים



מנגנים ממלחי המשחתה מנעימים זמר

המועדון ברח' מסדה הופך להיות מרכז תרבותי לפעולות בידור ולפגישות לציבור הימאים. ועדת התרבות דואגת לתכנית שבועית, הכוללת הרצאות, הצגת סרטי קולנוע, וריקודים. המועדון קורא לימאים ולנושים לתת יד להגברת הפעילות.

לפי הזמנת האיגוד מבקרים במועדון גם ימאים זרים מהאניות העונות בנמל חיפה. כאן, בין חברים למקצוע, הם מרגישים את עצמם בבית. במועדון נשמע גם צליל לשונות בני סקאנדינביה, אמריקה, אנגליה וכו'.



הכבל בהיגררו

ימאיימאי ותחביביו. האחד פנה לדייג, השני לקריאת ספר. השלישי לקליעת חבלים. את כולם איחד הרצון לצאת מהאדישות המעיקה.

והנה גם המיואשים ביותר נוכחו לדעת, כי הים החדגוני כל כך יש בכוחו לזמן הפתעות לא-שוערו, מסוגל להביא מאורעות, המטילים שינוי פתאומי במצב-הרוח ולסלק את השאננות המרגיזה, וההפתעות היו שתיים.

רבי-המלחים ס. משך בחכתו והעלה כריש מפרפר. משיכת-חכה זו גרמה להתקלה בלתי-רגילה. באו סיפונאים, הגיעו קצינים, נדחקו נערי-צוות כושים, רביים-רביים הצטופפו, מרוצים מהמאורע, שנודמן כדי לספק את סקרנותם... הפיות נפתחו, חיוכים נתרבו, המצלמות צילמו.



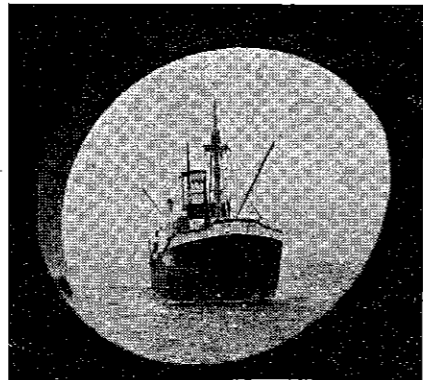
תוכי, שנמצא על-ידי ימאים באפריקה הועלה על האניה ומטייע ליצור "הווי"...



ארחות ימים "צפונית" נגררת ללאגוס

צלמי-הצבעים היו ללא ספק מאוכזבים קשה בבקרו של אותי יום באמצע ספטמבר על קווי-המשווה, אלה שדמינו לעצמם, על-פי סרטים או ספרים, קרני-שמש צהובות מכות על-גבי משטחי-ירק ברקע תכול ובני-כושים ערומים, עטורי נוצות, שיצאו מן הג'ונגל, מתופפים בתוף ויוצאים במחול שובה-לב, ראו את המציאות במאיומבה שונה לגמרי.

אלה מבין ימאי "יהודה", שבאו הנה פעם שניה, היה זה להם "שגרור כרוני" ואלה שהתכוונו להתפעל ממנה לראשונה — להם נגרמה הרגשת בחילה: אניה אפרורית בין גלים מילנכוליים על רקע שמימי נטול-משמעות...



צפונית בהמתינה ל"יהודה"

ימאינו, שלא עשו מלאכתם רמיה, נתקלו הפעם בתמרון מן הקלים. מהירות האניה הואטה בהדרגה עד לעצירה. אולם הצפייה נמתחה עד כדי התפוצצות. כאילו סימן-שאלה ריחף באוויר: מה ילד יום?

סיפורי הזכרונות מההפלגה הקודמת (16 יום במאיומבה) הולידו השערות ואשליות. ואולם השגרתיות והשעמום השתלטו שוב מבלי להשאיר שביב תקווה. מה לעשות בזמן הפנוי? —

גם על פיתוח צוללת בעלת מנוע אטומי, בדומה למקובל בצי האמריקאי.

תפקידי הצוללות במקרה של "מלח" מה המה"ם: מהלומות על עורקי התח-בורה הימיים של המערב, וייתכן גם שימשו כבסיסי המראה לקליעים מודר-כים בעלי חומר-נפץ גרעיני.

ב"מלחמה הקרה" נועדו הצוללות ל-ערער את השליטה המוחלטת של הצי האמריקני באזורי השפעתו. ראייה לכך הן ההערות של מפקד צי המשימה הששי, אדמיראל בראון, אגב הלידיעות על הפעת צוללות סובייטיות בנמלים מצריים. הוא אמר לעתונאים: "דבר זה מעמיד אותנו לפני מצב חדש, בכל התמרונים שלנו נוכחנו לדעת, כי עם כל המכשירים ושי-

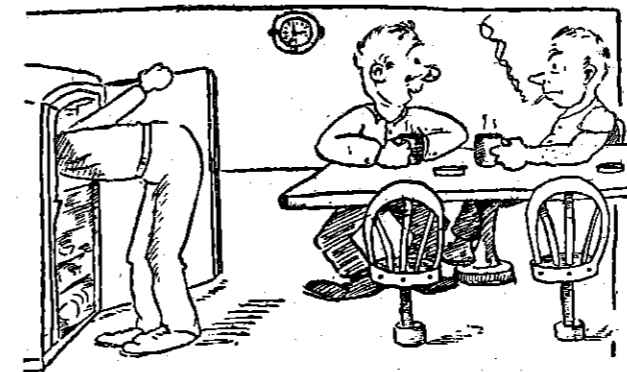
(מחוך "הפועל הצעיר")

צי הסוחר המצרי שואף להתרחבות

משמר-החופים המצרי, ידוע, כי היתה בשירות הכוחות המזוינים בעת מלחמת השחרור. שלוש החברות הגדולות למצרים הן: "כדיבל מייל לייק", אשר ברשותה 13 אניות, "מיסר נאביגאסיון מאריטימ", שברשותה 6 אניות, וחברת "אלכסנדריה נאביגיישן", בעלת 3 אניות.

המחלקה לתובלה ימית, בראשותו של גנרל פתחי רוך, הודיעה לפני ימים ספורים, כי מצרים עומדת להקים בעתיד הקרוב ביותר חברת ספנות רביעית, אשר תהיה בבעלות הממשלה ואשר תיקרא החברה הלאומית לתובלה ימית. הון החברה יהיה 4 מיליון ל"מ (20 מיליון ל"י).

הממשלה המצרית הודיעה, כי בעתיד הקרוב תוכל מצרים לשרת את יצואה ויבואה בכוחותיה היא הודות להקמת חברה זו, דבר הנראה כמוגום ביותר לאור מצבו של צי הסוחר המצרי כיום. גנרל פתחי אפילו התפאר, כי שאיפת מצרים היא "להקים צי סוחר, אשר ישרת את כל המדינות הערביות ובהן תשחרר את העולם הערבי מתלות בחברות אימפריאל-ליסטיות".



המכיר אתה אותו? — לא, שום איש לא זכה עדיין לראות את פניו!... (מחוך "Pilot")

לטיירות מטיפוס "צ'אפאיב" ו"סברדלוב", שחימושן ארטילריה "קלאסית". גם המשר-חתות החדשות, שמספרן הוא כשמונים, מיועדות לתפקידים דפנסביים בשיתוף פעולה עם הטיירות וכן לתפקידי סיוע לכוחות הקרקע. יחד עם שני סוגים אלה צריכה לפעול האוויריה הימית, המשרת-משת כמעט אך ורק בבסיסים יבשתיים.

תפקידי הצוללות

המכשיר האופנסבי של הצי הנו חיל-הצוללות, שגדל עד 550 בשנה האחרונה. ידועים שני סוגים, הסוג הפחות משובלל "ו", והוא חיקוי להגמים גרמניים, והסוג החדש ביותר "צ", שהוא בעל קיבול של 2000 טון וטווח של 20 אלף מיל. מדובר

צי הסוחר המצרי עשוי להיות אחד הענפים החשובים בכלכלתה של מצרים בשל יבואה ויצואה הרב של מדינה זו. נתוני מצרים לפיתוח צי סוחר גדול הם טובים ביותר — הן בגלל גמליה הגדולים והרבים (אשר נבנו בימי השלטון הבריטי) והן לרגל מצבה הגיאוגרפית הנוח להחזקת צי סוחר בעל ממדים. למרות כל העובדות הללו ידוע צי הסוחר המצרי כיום כאחד הנחשלים והבלתי מתוכננים מבין ציי עולם.

הצי המצרי מורכב מ-66 אניות, בעלות נפח כולל בשיעור 128 אלף טונות וכ-50 ספינות קטנות, אשר נפחן קטן מ-100 טונות והן משמשות לשירותים בנמל ובהעלת סואץ. מבין 66 אניות, המהוות את צי הסוחר המצרי, רק 25 קיבולן עולה על אלף טונה ומשום כך כדאית החזקתן מבחינה מסחרית. כל השאר הן אניות לשייט בנדרות או אניות חופים, או אניות-יעור שונות.

ברשימת ציי הסוחר העולמיים תופסת מצרים את המקום הששי לפני הסוף. ציי הסוחר היחידים, שהם קטנים אף מצי הסוחר המצרי, הם של אינדונזיה, פרו, איסלנד, אירלנד ואורוגוואי, שהן מדינות קטנות שאינן יכולות להשקיע בספים מרובים בבניית צי הסוחר, או מדינות נחשלות. מצרים, המסוגלת כיום להוביל באניותיה רק 7% מכלל יצואה ו-1.5 אחוז מכלל יבואה, הרי שהיא נמנית עם סוג הארצות השני.

הספינות המצריות, העולות על 1000 טונות, הן אניות נוסעים, המסיעות עולי הגל וכן גם אניות מעורבות ואין בכל הצי המצרי אנית סוחר המשמשת למשא בלבד. כן כולל צי הסוחר 3 מיכליות — אחת מסוג מיושן ביותר, שניה חדישה, השלישית נרכשה לפני שבועות ספורים בלבד והיא בעלת קיבול בשיעור 38.000 טונות. המיכלית תשרת בבעלות החברה "גיל", אשר עסקה עד כה בשיט נהרות בלבד, ותהיה אחת הגדולות מסוגה במזרח התיכון. בשנתון הצי של חברת "לויס" כלולה ברשימת אניות סוחר מצריות אף האניה "אל אמירה פאחיה", בת 1881 טונה, המשמשת למעשה את

עם רדת החשכה נשאר הכריש גלמוד וערירי, כשכני- מעיו הנשפכים החוצה כאילו אומרים להצטרף אל הראש הכרות.

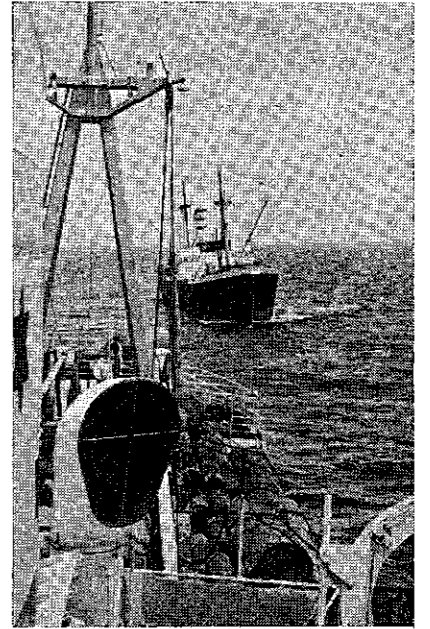
עודם מבקרים ומשבחים את מעשי ידיו של רבי-המלחים, נפלה ה"פצצה" השניה. נודע, כי "צפונית" נמצאת במרחק שעתיים מאתנו. בניאנגה מערכת ההיגוי שלה נתקלקלה ועדיין לא הוחלט מה ייעשה לה. על-כל-פנים, נפגוש אותה בפורט ז'אנטיל.

שאר הימאים במאימבה עברו ל"מצב אוטונומיסטיבי" רגיל, שבו מנסה הימאי לשכנע את עצמו, כי הימים עוברים במהירות.

פורט ז'אנטיל נראתה באופק.

— הנה היא שם. כן שם. מה, אינך רואה?

— איפה? יא מטימטם! אם עשית נסיעה אחת על "אשקלון", אין זה אומר, כי אתה מתמצא באניות "שהם"!



שתי האחיות — בקוון מקביל

— מוקדם לקבוע, המרחק רב! — נשמעה דעה גברית פסקנית. אולם המרחק הולך וקטן. האחיות הצעירה החזירה תרועה כדת וכדין והתייצבה בסדר צבאי בקוון מקביל ל"צפונית".

קריאות "אחלק", "מה נשמע?", "איך נתגלגלת לכאן לכל השדים והרוחות?" פילחו את האוויר והפריעו את דממת הנצח האפריקאית.

טיפוס כפוף-גב וקמוט-פנים מ"צפונית" בא אל "יהודה" והתחנן בדמעות-שליש, שמישהו יחליפו. היתה בפיו טענת סרק בדבר צורך דחוף לחזור לחיפה. יומיים הסתובב כפושט יד עד שפולני אחד, שלא ידע מלה עברית, נאות לבוא במקומו (יש לשער, כי לא ידע אפילו במה המדובר). השמחה היתה

רבה. אולם הביקורים ההדדיים פסקו. הוחלט, ש"יהודה" תגרוור את "צפונית" ללאגוס.

ארבעה וחצי הימים הבאים נהפכו לסיט לימאי שתי האניות. ראשית, ניתק הכבל המחבר, תקרית שעלולה היתה לקפח חייו של מלח, אולם נסתיימה בכי טוב. למחרת הומצאה תחבולה: שרשרת העוגן של "צפונית" נרתמה כמיתר מחבר והגרירה לעבר לאגוס החלה. המהירות הואטה לחצי מהירות סיבובי המנוע. נוספה עוד משמרת ואפשר היה לראות, כי קמטי ליל הנדודים מתחת לעיניים הולכים ומשחירים.

יום רדף יום. העניין עמד להגיע לקצו. ומעניין, כי הראשון, שהעסק הזה נמאס עליו, היה דווקא אותו ברנש כפוף-גב, ששאל בכוקר אחד בנעימה בוגדנית: — "מה עם הנבלה? עוד נסחבת?"

היא נגררה עד פתח הנהר בלאגוס. שם נותקה ועברה לרשות ספני ניגררה, שהמשיכו לגררה לרציף עד שתעלה למבדוק...

היה זה רגע של פורקן. הקץ למשמרות, לשרשרות, לעבודה המאומצת! עתידים היינו להיכנס ללאגוס למספר שעות. סילון מקלחת והחלפת בגדים היו ההכנות לקראת החוויה הגדולה השלישית: מדרך כן-רגל ביבשת ניגררה, חוויה מעניינת אולי יותר מאשר שתי הקודמות...

ל.ר.

שמרו על רכוש האניה

חבריה,

הפעם אני פונה אליכם בענין שמירת הרכוש היקר, שהופקד בידיכם, לאחר שהגיעו אלינו תלונות וגם בעצמי הייתי עד ראיה למקרים רבים של הונחה בשמירה על הציוד הן מצוות קבוע והן מצוות חופי. בעיקר הפליאו אותי מקרים, כשההונחה נעשה בציד, המיועד לשימושכם האישי כגון מקלחות, קערות רחצה, ספות וכד'. פרשה מיוחדת היא פרשת מקלטי הראדיו ושאר כלי בידור.

החברות דורשות בצדק, שיימצא באניה אחראי לשמירת כלי הבידור. על הצוות למנות איש מתאים וכולכם ביחד צריכים להיות אחראים לציוד.

נזקים מסוג זה מעמידים אותנו במצב לא נוח ובכל הזדמנות מעירים לנו על כך, דבר המפריע בעבודה ומסיח את הדעת מתביעות צודקות אחרות.

חבריה! אנו מעירים לתשומת-לבכם, כי ניאלץ לנקוט באמצעים החמורים ביותר כלפי אותם החברים, שיתרשלו בשמירת הרכוש או שחסו-וחלילה יגרמו נזקים בכוונה תחילה.

יהודה שרף (ג'קסון)
מזכיר מחלקת הסיפון

מה שראיתי ושמעתי בנמלים זרים

מאת אליהו צוקרמן

ימאים, הקונים חולצות ניילון בניו-יורק, או שעונים מעוררים בגיבראלטאר או בנאפולי, מיד תוכל לדעת שבימאים שלנו עסקינן.

כמעט שלא תפגוש בימאי ישראלי במסבאות שיכור, או שיכור-למחצה, כי בראש מאווייו הדאגה לביתו ולמשפחתו. בהגיע האניה לנמל, ההסתערות הראשונה של ימאינו היא על הדואר. בל אחד מחכה למכתב מביתו ומה גדול צערם של אלה שהמכתב המיוחל לא הגיע.

ב"ראדיו סיטי" בניו-יורק פגשתי ימאים רבים מישראל, שבאו להאזין לקונצרט של התזמורת הפילהרמונית או לחזות בהצגת בלט. לא ראיתי שם ימאים זרים. אולם אי-פה אי-שם ישבו קבוצות של ימאים, שמראה פניהם העיד, כי הם מהמזרח הרחוק, בבתי-קפה מסויימים המשמשים מקום מופגש מיוחד פגשתי בחורים ישראליים, הבאים להתראות עם בחורינו יורדי-הים על-מנת לקיים מגע עם ישראל בצורה זו.

ענייני המכס — סוגיה שהשתיקה יפה לה

ימאינו אינם מרבים לדבר על ענייני מכס בנמלי ישראל. כשאנו מעוררים שיחה בשאלה זו, פותח הימאי פיו ומתוך התמרמרות כנה הוא-מדבר על סדרי מכס בנמלינו ויחסם של שלטונות המכס לגבי הימאים. בכל העולם מקובל להתייחס בסובלנות לגבי ימאים בעברם בצורה קלה על חוקי המכס, בהיתפסם בהברחה או בעברה, הקשורה בחריגה מהנוהג. ואילו אצלנו מוחזק כל ימאי כחשוד, שיש להתייחס אליו מראש כאל "מבריח". אולם מחר שיחס זה אינו רק לבודדים, אלא לצוות כולו.

סח לי אחד מותיקי ימאינו, שהפליג בצי הסוחר לפני קום המדינה: "אם שלטונות המכס מתייחסים אלי מראש כאל מבריח, מדוע לא אעשה נסיונות להברחתם? הרי ממילא יחשבו בעיניהם כפסול". דברים דומים שמענו גם מפי ימאים אחרים, הטוענים כי הרגעים הקשים ביותר עבורם הם לא בסערה בלב ים, אלא בשעה שהם עוגנים בנמל הבית.

נראה לי, כי הלך-מחשבות זה בקרב ימאינו אומר דרשני. אינני סבור, כי שלטונות המכס בנמל הבית הם כה אכזריים כמתואר ע"י ימאינו, אולם, ללא ספק רובצת תהום פסיכולוגית בין הממונים על סדרי המכס לבין ימאינו ויש למצוא פתרונות מתאימים, כי המצב הקיים הוא בעוכרינו.

אם-כי מחובתם של שלטונות המכס להקפיד בכל החומרה ההכרחית על קיום חוקי המכס בנמלינו, להילחם מלחמת זרמה במבריחים מכל הסוגים, יש להדריך את אנשי המכס להשתדל להסביר פנים לימאי, המגיע לנמל הבית לאחר טלטולים מרובים, להתייחס אליו כאל אדם מטובד, שומר חוק ולא לראותו כפושע מועד.

דומני, שכדאי היה להושיב ועדה מיוחדת, שתחקור פרשה זו, כולל בעיות שיעור המכס.

מהתרשמתי באתי למסקנה, כי פרשה זו חשובה ביותר לקיומו הסדיר של הצי המסחרי שלנו.

המחבר הנהו מזכיר פועלי נמל חיפה ורשמיו אלה נת- פרסמו ב"חיפה העובדת".

"ציון" הרימה עוגנה ואט-אט עזבנו את נמל חיפה ואניתנו הפכה ל"מדינה שטה". באופק עוד ראינו את אחרוני הבתים ורוכסי הכרמל, שהלכו ונבלעו בתוך הים הכחול.

סדר ונקיון מופתי שררו באניה וכל איש מאנשי הצוות עמד הכן לשירות הנוסעים. אנשי המשק מילאו תפקידם בנאמנות, מלחי הסיפון מנוסים בעבודתם ואנשי המכונה השגיחו בהקפדה על כל בורג, כל שערן ודוד בבטן האניה. על כל אלה מנצחים קציני האניה ורבי-החובל, יורדי-ים ותיקים, הנוסכים גאווה בלב כל ישראלי הופעתם הנאה, בתלבושתם הצחורה ובמידותיהם הנאות, שאינה חסרה לעתים מידה מסויימת של יהירות.

מסובכת היא עבודתם של הימאים וגדולה אחריותם, באשר חייהם של מאות נוסעים, נשים וטף, מופקדים בידיהם. בצדק אמר אחד הנוסעים: "בשהימאי מחייך, אות הוא לטובה ואני מרגיש יותר בטוח".

תנאי החיים באניה

אם תדמו, שאינו שהיא משכורת בלבד יכולה לבוא כפיצוי לתנאי חייהם של הימאים בלב ים — טעות בידכם. מי שמנסה למצוא פתרונות בכיוון זה בלבד טועה ומכשיל. העבודה היא מפרכת ביותר. הצוות עושה מלאכתו שעות רבות ביממה ולדעתו זה פוגע בחיי התרבות והחברה בין אנשי הצוות.

הימאים מנותקים מהנוסעים. הקפדה חמורה מקפידים לבל ישוחח ימאי, שאינו מן הקצינים, עם אחד הנוסעים חו"ח. ייתכן, שהצדק הפורמלי עם מחוקקי תקנות אלו, אולם מחובתם של האחראים למצוא תחליף ל"הסגר", אשר מטילים על הצוות, ע"י העשרת חיי התרבות וחיי החברה שלה. דבר זה היה ללא ספק מונע עצבנות והתמרמרות מוצדקת.

לא נבחישי, כי תנאי המגורים ורמת הכלכלה הם טובים מאד, אולם חיי היום-יום והחדגוניות של כל יום באותו תא, עם אותם פרצופים, מתחילים לשעמם ולעתיים אף מרגיזים. הלא בחוף תפשי כל אחד ללכת לתיאטרון, לקולנוע, לטייל עם ילדיו ומשפחתו, לבקר קרובים או מכרים וגיוון זה, שחסר באניה, יש למצוא תיקון לו בצורות שונות.

ולבסוף לא נשכח לציין את הרמה המקצועית הגבוהה של ימאינו, השרותים היעילים, אחריות המשרד, האדיבות במגע עם קהל הנוסעים, ותודה לאל — לנוסעים אין מה להתאונן: האוכל טוב ומגוון וגם חיי הבידור הם בעלי רמה תרבותית רצינית.

במה ניכר ימאי?

בנמל הבית רגילים אנו להכיר ולזהות מוצאם של ימאים זרים לפי הופעתם. כל עובד נמל יזחה מיד לאומיותו של ימאי לפי מראה פניו אף מבלי שיראה את דגל אניתו. אנו מבדילים בין ימאי שבדי לבין איטלקי לפי לבושו, התנהגותו ברחוב או בבית הקפה, בכוסו ובכיסו. ימאי חופשי בכיסו הוא בודאי שבדי או אנגלי ולא יהיה זה איטלקי או תורכי. אף לימאינו בנמלים זרים יש סימני היכר מיוחדים, ואם תפגוש

קארטים מפריגים לצפון אירופה

אנו מפרסמים בזה קטעים מרשמיו של אחד הקארטים, שהפליגו בקיץ באניה "גפן" לצפון אירופה. היו אלה בוגרי בית-הספר לקצינים בעכו.

העליה לאניה היתה מפוארת. רבי-המלחים חיכה לנו על כבש האניה ומיד נשמעו צעקותיו: "קארט ג. — לתא מס' 15; אתה שם, שמך ל. ? אתה תהיה בשירותים. רוק, לבש בגדי עבודה וגש למטבח!..."

שווד ושר! בחורים, שמעוהם לא רחצו צלחת, נהפכו במהרה לשוטפי-כלים מוסמכים ולמקלפי תפוחי-אדמה...

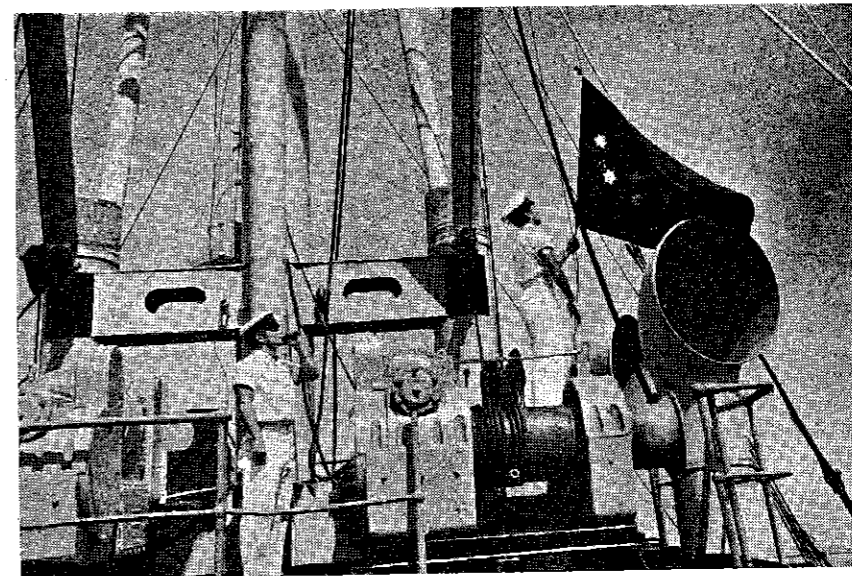
בשעת הארוחה היתה השמחה רבה. זה 4 שנים לא ראו החברה אוכל שכזה! כשהגיעו אנשי הצוות לחדר-האוכל, כבר לא נשאר בו כלום. — אוי ואבוי, — אמר רבי-המלחים — "היישעריקס" האלה זללו את הכול!..."

אולם עצם השמחה החלה כשהפליגו. הדרך לנמל יפו היתה בסימן רע. הדוידים התרוקנו ורבי-החובל, מלא חימה, נאלץ לדחות את ההפלגה לבוקר. ביפו הטלנו עוגן ובשעת הפריקה ניטלטה האניה כקליפת אגוז.

השייטים שמחו לקראת העבודה המעניינת: ניקוי המחס-נים, שתמורתו קיבלו סיגריות זרות (במקום מטבע-חוק). נאמר להם, כי אין זו אלא מתנה ובעד מתנה הרי יש להודות.

בדרך לקפריסין החלו כמה מהבחורים לספק אוכל לדגים... עדי-מהרה הבינו הדגים מה העניינים ונמשכו כל הזמן אחרי האניה.

מקפריסין המשכנו לצ'אוטה. הקצינים הויעו. עובדי המכו-נה היו עוד "ירוקים" והציף רץ כל הזמן ל"פייר רום" כדי



הדגל מונף

להוריד או להעלות את המים. העירו אותו גם באמצע הלילה. כאשר שני הדוידים התרוקנו.

בקרבת כרתים הציפנו גלים מהדופן והחל "רוקן רול". החבריא אוהבת ריקוד זה, אולם לא בים...

סוף-סוף הגענו לצ'אוטה והשבנו, כי גרד אל החוף, נהיה בחוף-לארץ. אולם כמעט נגרם לנו הלבם כאשר שמענו, כי אין חופשת חוף, אלא גרד רק לרציף לקנות "סובנירים"...

מכאן הפלגנו לרוטרדם. מפרץ ביסקאיה הזכיר לנו, כי שוב אין אנו נמצאים בים התיכון אלא באוקיינוס. הבחורים נראו כל היום מרכינים ראשיהם מעבר לדופן. בירכתים עלו וירדו במהירות רבה ונפרדו מקיבותיהם בלי לברכן לשלום מחמת חוסר פנאי.

במזל טוב הגענו לרוטרדם. הקארטים התפעלו מן הנמל. העצום בגדלו. שוב נגרמה אכזבה כאשר נשארנו באניה לעבודה נוספת.

בכל זאת יצאנו בערב העירה. ה"חברה" אינם יודעים חכמות ומיד ניסו מזלם עם "חתיכות" בנות-המקום. אולם נחלף אכזבה מרה. לא כולן יודעות אנגלית והגרוע מכול — הן כאילו עבר עליהן מכבש הידרולי. ה"חברה" אינם רגילים לכך ובליט ברירה המשיכו בסירורם בעיר.

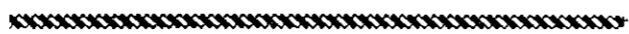
למחרת נערך סירור מאורגן בנמל. ביום השלישי אורגן טיול בצפון הולנד. מצב-הרוח היה מרומם, אולם בארוחת-הערב בבית-המרגוע ואן אומרן שכחו הבחורים הלכות אכילה וכמה מהידענים הספיקו להעביר הוראות חטופות.

החל הבילוי. לאט-לאט החלו הבחורים להתחמם ומשירה: עברו לריקוד עם הבנות ההולנדיות. כמובן בהדרכת רבי-החובל. בשעה מאוחרת חזרנו לאניה עיפים, אולם עליונים.

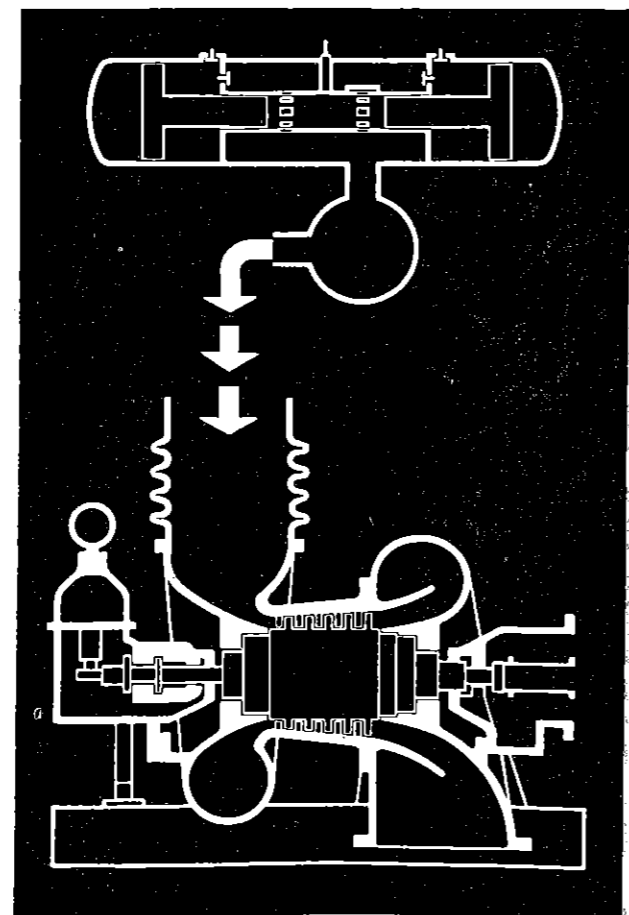
באנטורפן שהינו רק יום אחד ורק כסף מעט היה בכי-סינו, אולם נתקבלנו בלבביות רבה על-ידי סגן ראש העיריה. בערב בילינו בריקודים בכיכר שבעיר ובשתית בירה. רב-המלחים הבטיח לתת למחרת עבודה שחורה אם לא נרקוד. מילא, פקודה היא פקודה ולא קשה לבצעה כשהמדובר הוא בריקוד.

המשכנו ללונדון. שם האירה לנו ההצלחה פנים. כבר בערב הראשון נכנסנו לאולם ריקודים ו"התלבשנו" על האנגליות (ואולי להפך).

בליברפול שהינו 3 ימים ושוב "התלבשו" עלינו האנגליות. בערב השני חזמנו למסיבה, שאורגנה על-ידי הקהלה היהודית. בחזורות היהודיות היו כנראה מרוצות, כי כל אחד הצליח לתפוס אחת מהן. נקבעו פגישות ליום המחרת. אולם לכולנו נגרם זעזוע: לא ניתנה רשות לרדת לחוף. חסל סדר הפגישות.



בחן את ידיעותיך!



ימאי איש-מכונה! לפניך — שרטוט. נסה לזהות את מהותו ולתארו בפרטים רבים ומדויקים ככל האפשר. המצליח בפתרון יזכה בפרס: זכות צריכה בממוגה שבמועדון בסך 10 ל"י.

כדי שלא נשתעמם נתן לנו ה"דונקמן" עבודה לכל היום...

*

בליסבון התאוששנו והצלחנו לרדת אל החוף כ-11 בלי-לה. היו שהלכו לאחד מבתי-הכנסת הרבים שבעיר. והיו שהלכו לקאברט והפורטוגזיות הצליחו לסחוט מהם את כל הכסף. אולם, מילא, פעם אחת מותר לבלות.



בחדר המכונות

נסתיים הטיול היפה. חזרנו אל גלי הים התיכון. החוויות בדרך היו יפות, כולל שטפון בתאים באמצע הלילה.

שמחים אנו כולנו לחזור למולדת. אולם יותר מכול שמחים אנשי הצוות, שנפטרו מאתנו...

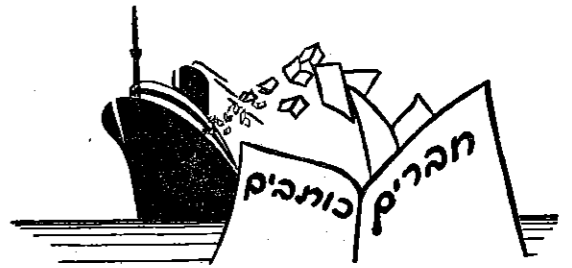
אחד הקארטים



בסירה אחת...



נציגי גאנה עם צוות "יהודה"



האחריות לתוכן הדברים — על כותביהם בלבד

האיגוד מבקש למנוע השבתת אניות, סחר וספנות

החברה פונה למנוע השבתת האניות
חיפה, 17.9.57
הרינו מתייחסים אל השיחות, שהיו לנו עם רבי-חובל זלמן בקשר לאניה "דבורה", כידוע לכם היה לנו חוזה חכירה עבור "דבורה" לשתי נסיעות מפלנגני להיפה עם מטעני עצים. אולם הסכם, שנחתם בין האוצר ומשרד המסחר והתעשייה לבין חברת "צים" ושתי חברות ספנות זרות, מנע ממנו את כיוצא הנסיעות הללו. המשפט, שהוגש על ידינו נגד שני משרדי הממשלה הנ"ל לפני בית-הדין הגבוה לצדק, נדחה כבר פעמיים אך-על-פי שהוגשנו את החיפות העניין.

הבירור הבא יתקיים ב-6 באוקטובר ואין לראות מראש מתי תפול ההכרעה. אפילו יחליט בית-המשפט לטובתנו, תבוא החלטה זו בלי כל ספק מאוחר מדי ולא תהיה כבר אפשרות להטעין עצים בפלנגנו השנה. כיוון שקיים מחסור כללי במטענים אחרים ומחירי ההובלה שמציעים עבור המטענים הנועמים שעדיין אפשר להשיג הם למטה מכל רנטביליות, אין לנו כל ברירה אלא להשבת את האניה כשתחזור לחיפה מנסיעתה הנוכחית.

ברצוננו לתדעכם בזה, כי שלחנו היום הוראות לרבי-חובל למסור בקפריסין הודעת פטורים לכל הצוות, כולל קצינים. נודה לכם אם תואילו לכתוב לצוות של ה"דבורה" גם מכתב מצרכם ולהסביר את המצב כדי למנוע קשיים בעבודת הפריקה.

בכבוד רב,
סחר וספנות בע"מ
מ. וורמנד
מנהל

המזכירות מבקשת התערבות הוע"פ
שתי האניות "דבורה" ו"קישון" בבעלות חברת "סחר וספנות" הוצאו מהשירות וצוותותיהן פוטרו.

באניות הנ"ל הועסקו 50 עובדים ישראלים אשר רובם הם מקרים סוציאליים או שפוטרו מחברת "שהם" ולא יוכלו לעבוד יותר אצלם. אנו מתלבטים בקשר לספקם בעבודה וזו בעיה חמורה עבורנו, היות ומספר מקומות העבודה בתכרות הספנות האחרות הוא מוגבל. רצ"ב העתק מכתב חברת "סחר וספנות" בקשר לגורמים, שהניעו אותם להשבתת האניה

"דבורה" וספנות דומות כקשר להשבתת האניה "קישון".
חברת "סחר וספנות" הודיעה לנו גם בע"פ, כי קיים קיפוח כלפיהם מהגורמים המספקים מטענים לאניות וכי אניות זרות זוכות לעדיפות לעומת אניותיה.

מזכירות האיגוד החליטה לפנות בדחיפות אליכם ולבקש את התערבותכם על-מנת להפעיל את האניות מחדש ולמנוע השבתתם של 50 עובדים, שבעית סידורם בעבודה היא חמורה בשבילנו.

בברכת חברים,
ר/ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז

הועד הפועל פונה אל מנהל אגף ספנות ונמלים במשרד התחבורה
הל אביב, 25.9.57
לוטה בזה מכתב איגוד הימאים אלינו וכן מכתב חברת "סחר וספנות" לאיגוד הימאים בדבר הוצאתן מהשירות של האניות "דבורה" ו"קישון" ועלידי כך נגרם חוסר עבודה לכ-50 עובדים ישראלים.
נראה לי, כי אין כל הצדקה במצב כזה ההובלה של אניות צי הסוחר הישראלי כיום, להוציא מהשירות אניות בדגל ישראל.

דרישה לשינוי תנאי צוות, "ירקון"

לכב' חברת "סחר וספנות"
(א) שעות נוספות ישולמו:
ל O.S. ודרגות מקבילות — 1.300 ל"י לשעה
ל A.B. ודרגות מקבילות — 1.550 ל"י
ל רבי-מלחים ודרגות מקבילות — 1.850 ל"י
(ב) 20 ל"י הוספה לכל איש-צוות בגלל אי-קיום סעיף ההסקה בתווה העבודה לקצינים:
(1) הוספה של 30% לתשלום הגלובאלי של השעות הנוספות.
(2) יום וחצי משכורת עבור כל שבת או חג בים.

הננו רואים קיום תנאים אלה כהכרחיים וכמוצא יחידי, שיאפשר צוות סדיר של האניה. בכבוד רב,
ר/ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז

בעיות עובדי "טרמפ" ב"הר כרמל"

לכבוד האיגוד הארצי לימאים

להתאבה, 12.10.57
בערך באמצע דצמבר עומדים אנו להגיע ארצה והתעוררו אצלנו הבעיות דלהלן:
חלק גדול מאנשי הצוות משרת באניה מאז נתקבלה, היינו תחילת חודש ינואר וכשנת זור ארצה יהיו לרובנו 11½ חדשי שירות באניה. בהתאם לסעיף 19 ב' בחוזה זכאים אננו לקבלת 100% הוצאות במטבע-חוץ תמורת לירות ישראליות. בהתאם לחוזה ייתכן שאיננו זכאים לתר-ספת מאחר שבהגיענו ארצה נהיה בשירות באניה אך ורק 11½ חדשים, אולם אנו רוצים בכל-זאת לבקש את המפרעה הזאת. הוא הדבר לגבי בגדי עבודה, גם כאן יחסר חצי חודש, אבל ברצון טוב אפשר לסדר שנקבל זאת.

כשהיינו בפעם הקודמת בנמל האמבורג חלה הטבה השני באניה בהתקבל במקומו אוסטרעלי, בתור צעיר, מסור לעבודה, וכל התכונה כאן באניה, בולל הכלכלי הראשי, מרוצים ממנו מאר. מצורת כאן המלצתי והמלצת הטבת הראשי. הטבה האוסטרעלי מבקש להתקבל לאיגודנו ול-המשך בעבודתו באניות ישראליות בתנאי האר-גוד שלנו. כנציג הועד הייתי מבקש להתחשב בבקשתו של הטבת. חבל להפסיד בתור כזה בשעה שידוע, כי חסר לנו כוח מקצועי הגון בארץ והרי הצי גדל ומתפתח.

להתראות בארץ!
חיים פלד
וועד צוות "הר כרמל"
ג.ב. אנו מחכים לתשובה בנייר-ירוק.

בעית שומר זר באניה "קישון"

לכב' הימאי הזר ולהומין במקומו עובד ישראלי חברת "סחר וספנות"

חיפה, 5.9.57
היות והנכם מעסיקים באניה "קישון" עובד-דים זרים, שיש באפשרותנו להחליפם, נבקשכם להזמין במקום עובדים ישראלים כאמצעות לשכת העבודה לימאים.
דרישתנו היא בהתאם לחוזה הקולקטיבי בינינו, סעיף 4.
בכבוד רב,

לכב' חברת "סחר וספנות"
חיפה, 22.9.57
בהמשך למכתבנו מיום 5.9.57, מכיוון שטרם נענינו והצגת והנכם ממשיכים להעסיק ימאי זר כשומר האניה, החליטה מזכירות האיגוד לנקוט באמצעים העומדים לרשותנו. כדי למנוע אי-בהירות ונקיטת אמצעים, נבקשכם מיד עם קבלת מכתבנו לפטר את

לכב' המפקח הימי
ר"ח זאב האם

לכב' המפקח הימי בנמל חיפה

לכב' המפקח הימי בנמל חיפה

לכב' המפקח הימי ר"ח זאב האם חיפה

9.10.57
רצ"ב העתקי התכתבות בינינו לכין חברת "סחר וספנות".
ברצוננו לציין את העובדות הנ"ל, המדבר רות בעד עצמן. אנו רואים לנו כחובה להמציא לך חילוף מכתבים זה ומבקשים את התערבותך ופעולתך בנידון.
ר/ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז

לכב' המפקח הימי בנמל חיפה
16.10.57
בתשובה למכתבך ובהתייחס לחליפת המכתבים בין איגוד הימאים לח"ב "סחר וספנות", הנני להודיע, כי כאשר דרשתי מהחברה להעמיד שומר על האניה הנ"ל, היתה כוונתי, כי על החברה להעסיק ימאי מנוסה בתפקיד זה.

לכב' המפקח הימי בנמל חיפה
22.10.57
רצ"ב העתק תשובה, שנתקבלה מרבי-חובל הנמל בנוגע לסוג השומרים, הנדרשים באניה "קישון", שתכנו ברוד.

לכב' הימאי הזר ולהומין במקומו עובד ישראלי חברת "סחר וספנות"

לכב' המפקח הימי ר"ח זאב האם

לכב' המפקח הימי ר"ח זאב האם

ברצוני להעיר, כי קרתה כאן איהבנה. בפניות שלנו למשטרת הנמל, ביקורת הגבולות, התבססנו על התנחה, שהיומנים הרשמיים של האניה סגורים (Closed Articles). לכן דרשנו את פטוריו של הימאי הזר, דבר הנעשה בצורה חוקית בכל נמלי העולם.

הופתענו לשמוע מפי המפקח מר ברזל ממשטרת הנמל, כי לפי הודעתך היומנים באניה פתוחים ובתוקף.

הננו פונים אליך בבקשה להורות על סגירת היומנים הרשמיים של האניה ועל ספך זה יהיה לביקורת גבולות הבסיס החוקי לדרישתה על הורדת הימאי הזר ובמקומו יועסק ימאי ישראלי.

בכבוד רב,
ר/ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז

לכב' המפקח הימי בנמל חיפה

לכב' המפקח הימי בנמל חיפה

תצפיתו של כלב

מאת ג. שטרן

"זקן" התעסק. "לא נקח עמנו את הכלב" — אמר בקול, שאינו מניח מקום לערעור. מצב רוחה של האשה הזקופה, בהירת-השער, נשתנה מהפצרות-תחנונים ללא איכפת לך קנטרני.

"טוב — נתרחה. השאר את הכלב, עוד נראה מה יתרחש". "אכן, עוד נראה מה יתרחש. נראה מה יקרה לנשים צעירות. המשוטטות בארצות נכר, כשהאויב בעקבותיהן, בעוד שחובתן לשבת בית ולטפל בבני ביתן."

"מנין לך שנושאה אני?" — השיבה בחימה. אבל ה"זקן" לא נרתע ושם לאל כל התדיינות בפקודה קצרה והותכת אל הקצין השני: להוריד את הכלב לחוף ולחסלו!

"ולחסלו!" — חזר בתוקף, הורה לסיים את העניין מהר. "בטרם יגיעו הגרמנים וישימו לנו קץ". נתכוון בזה, לפחות, למאמציה של אנית-מסחר בריטית אחת להקל את המעמסה מעל צרפת המתמוטטת. הכול היו תמימי-דעים לגבי הצורך להודרו, אולם כנגד הגורם לפעולה המצערת — כלומר, השיטה המפוקפקת של סילוק הכלב, שנקט בה ה"זקן" — התקור ממה האשה הגבוהה ובהירת-השער.

"הוא מחמד-עינים ונקי יותר מסיפונך המזהם" — רטנה. הערה מעין זו, לא לגמרי צודקת, עשויה היתה לעורר את קצפו של ה"זקן", אילו לא גמר אומר, כדרך סקוטי אמיתי, לא להניח לשום דברים שאינם מן העניין להפריעו בהשגת מטרתו. והאשה, על אף לבושה הגברי, נטתה שוב לדמעות, בראותה את הקצין יורד במדרגות האניה והכלב בזרועותיו.

אפס, קציני-משנה כמעט תמיד שופעי-תחבולות הם. וזה מ"סקוטיש אנטרפרייז" לא היה יוצא מן הכלל. "אל דאגה, גברתי — קרא בקול, רגיל הייתי לעבוד עם רופא וטרנירני. הכלב לא יחוש כל כאב". ובמהרו כן לאורך הרציף, לא דמה כלל לאחד ההולך בשליחות-מות. האשה בהירת-השער הביטה אחריו חסרת-ניחומים, ואילו ה"זקן" ירד לתאו וחימה סקוטית מפעפעת בו.

שעה אחר-כך הפליגה "סקוטיש אנטרפרייז" ופניה הביתה במהירות, העולה במקצת על מהירותה המכסימלית בת תשעה הקשרים. ואכן, היה זה ברגע הנכון, כי עד רדת הלילה נשבה רוח עזה, שטרדה את מנוחתם של חמשת העותרים, חצי תריסר הסובנים-גוסעים, שמונה האחיות הצ'כיות מקאנאדה וארבעת המניינים של חילים בררטיים פצועים ברגליהם — חבר הגוסעים הראשון והאחרון שלה. מה שאין כן הנערה גבוהת-הקומה ובהירת-השער, שמוצקה היתה וע"מידתה איתנה, אם-כי רק הקצין השני הוא שידע על כך. עם חצות-ליל עוד עמדה על רגליה, וגשר-הפיקוד משכה בכוח, שאין לעמוד נגדו.

"ערב טוב!" — הקצין נקב בעיניו את החשכה. ידיו

המחבר הוא יליד ליברפול. בשרתו בצי הבריטי בימי מלחמת העולם השניה, תחילה בשירותי השיירות ואחר-כך בשולחנות-מוקשים, הגיע לדרגת לויטנאנט-קומאנדר וסגן מפקד שיטת. סיפור זה מתאר מאורע מפרשת מלחמת הצוללות הגרמניות בשיר רוח של בנות הברית.

נתונות עמוק בכיסיו, ראשו מכונס בין כתפיו, כמעט שקפץ מעורו לשמע קול אשה.

"הס! אסור לך לשהות כאן, האינך יודעת?"

"כן, אבל אני נשארת".

הקצין הביט בחדרה לעבר תאו של ה"זקן", ושוב על האשה. החריש. עמדה במקומה, גם היא החרישה. המייתו הקלה של הרוח וטרטורן החדגוני של המכונות עוד הגבירו את הדממה.

אבל הנה בקע מתוך החשכה קול של מה-בכך, אבל מזור מאד. "מ... מ... אי-אופ... ביבבות קלות התמשך, תחילה כבוש וך, ואחר-כך גבר מעט.

הקצין השתעל בעצבנות, אך לא עלה בידו לשטות באשה. "מה הדבר?" — לחשה נרגשת. ובטרם היה סיפק בידו להשיב, המשיכה: "זהו כלבי. אני יודעת, אני יודעת, הוא מבקש אותי. לאחר הכול לא השמדת אותו. ידעת, לבי אמר לי. היכן הוא?"

קולה רעד משמחה. הקצין חמק והתנגב אל מאחורי ישר הסיפון, ועוד לפני שהספיק לפתוח לרווחה את מאורת-הכלבים הארעית, קפצה החיה קפיצה גלהבת לזרועות גברתה הנאה.

לרגע השתררה שוב הדממה, שכן רב מדי היה אושר האשה מכדי שתוכל לדבר. ואילו הקצין היה נפחד קמעא וחמד פן יגיה ה"זקן" מתאו, אך הכלב לא ידע חששות אלה, ולא עבר זמר רב ושוב נשמעה קריאתו-ייבתו.

"האינך בידך להשתיקו?" — לחש הקצין.

האשה לא השיבה. הכלב רעד בחיקה כאחוז תוהו. אוניו זקופות, אפו שלוח אל משב הרוח ונחיריו מרטטים. "אינני מבינה זאת" — אמרה לבסוף, אינני מבינה זאת."

"מה אינך מבינה?" — חקר הקצין בועם.

"הלא רק נוכחות כלבים אחרים מביאה אותו לכך. וגם אז רק בני-גזעו בלבד."

"הה — בא מענה לעגני. מכל מקום, מה גזעו?"

"שנופפלר" גועי — אמרה האשה בחשיבות מרובה. "כך, גרמני, מה?"

"כן, גרמני, אם רצונך לדעת דווקא, ואחת היא לי מה דעתך על כך". הקצין חזר ונשתתק. דומה, יותר מן הרגיל העמיקו ידיו בכיסיו, וראשו נתכנס יותר לבין כתפיו. לפתע הסתובב ופנה: "שימי אותו על הסיפון!"

האשה צייתה. רגע אחד ניצב הכלב שקט, ככוחן את סביבתו, אחר-כך הלך לעבר פסי המעקה, הושיט אפו ישר לתוך הרוח ופתח שוב ביבבותיו. הקצין ניגש לעבר החיה; רגע התבונן בה בתשומת-לב, ופנה מהר לתא ההגה. האשה ראתה את שרטוטי ראשו כשהתכופף אל תיבת-המצפן.

"ההגה שמאלה" — שמעה את קולו.

"ההגה שמאלה" — חזר ההגאי. האניה החלה מתנועת לאטה אל פני הרוח. "הרפה את ההגה!" "הישאר בקו צפוני-מערבי!" "הקצין יצא ושוב הסתכל לפניו: הירח נעלם, הרוח צברה עננים ברקיע, שדעיכו את אור הכוכבים. ואו, לפתע, זו לו הפעם הראשונה מאז היותו יורדי-ים, תקפוחו ספקות ופחדים.

ומה אם השערותיו בהבל יסודה? ואמנם, אם לחשוב בקור-רוח, לא היה לה הרבה על מה שתסמוך. ומה יגיד אם יצא ה"זקן" וימצא את האניה סטה ב-60 מעלות ממסלולה? אין להניח, שהשערותיו התקבל על דעת ה"זקן"! או שמא תגיע האניה שוב אי-ישם לחוף הצרפתי, והן עלולים הם גם להיזרק לתוך הים. ויעה קרה הציפה אותו בדמותו לעצמו דברים כאלה. במבט-חרטה הביט ביצור הקטן, שעוררו ל"מסע-צייד" שכזה. ואף-על-פי-כן לא עלה בידו לכבוש את הקול האומר לו, שכדאי היה הסיכון.

"בסכנות בחרנו, וידענו, כי מסתכנים אננו" — נזכר לפתע, בלי לדעת מה, ודאי קרא את הפסוק אי-ישם. כן, כך אירע הדבר בקורותיו של... תיפתחו-רוחו אם זוכר הוא מי, ודאי היה זה אחד התיירים ממגלי-הארצות. אמנם כן, מדוע לא יציו גם הוא? למאום לא תגיע, אם אינך יודע להסתכן. ה"שנופפלר" פתח שוב בלילותיו. הקצין התכופף וליטפו בעדינות — ובן רגע נגחו כל ספקותיו. אחר-כך בדק אם המלחים נמצאים על משמרותיהם. "הכל כשורה" — הפליט, ולא הוסיף. ושוב שררו הדממה, המיית הרוח, תקתוק המכונות ויבבת הכלב.

האשה עמדה מן הצד, תפוסה למתרחש. בין בה זכה עברה האניה עוד כמה מילין בדרך הביתה. אבל היבבות גברו והלכו והיא החלה לחשוש מעט, אם-כי לא ידעה ברור על מה

דבורה לוינסון

גֵּילִים גֵּילִים

גֵּילִים גֵּילִים קָלֶסֶת אֶת לֶבֶךָ, הַיָּם, וְבוֹ אֶקְרָא.
גֵּילִים גֵּילִים קָלֶסֶת סֶעֶרַת הַיָּם — אָשֶׁמֶע דָּפְקוּ.

לוֹגֶם תְּמוּלִים אֶתָּה, שְׂכֹר הַזָּהָה, בְּתֶשֶׁף הַיּוֹם הַשָּׁמֶשׁ לְחִיקֶךָ בּוֹזוּ, וּבְבָקָרִים — הַפּוֹכְבִים וְהַיָּרֹם, וְחַמְצָה יַחְדָּו הַקָּצֵף לֶךָ רֹאֶם.

קְלֶפֶסִים תְּטַרֵף גֵּילֶיךָ, הַיָּה, קָלְפֵן פְּרוּעַ! גַּם תִּנֵּי אָנוּשׁ בְּמַעַרְפְּלֵת הַן תִּקְיָא, בּוֹגֵד אֶתָּה, בּוֹגֵד צְבוּעַ, זְרוּעוֹת עָרְפָּה הוֹשֶׁקֶת גַּם לִי.

מתוך "דבר"

ולמה, "רב החושך עתה" — אמרה, מנסה להרגיע עצמה בשיחה. אך דבריה נפלו על אוזן אטומה. דעת הקצין לא ליופי היה נתונה, כי אם לכלב. הוא התכופף עליו, כשהוא בוחן את ברק עיניו הלוחט, גופו המרטט, אוניו הזקופות, אפו הש-לוח ישר לעבר חרטום האניה, ואת צליל קולו שהפך להיות כמעט אנושי ומעין הבעת געגועים וצפיה בו.

הקצין פנה שוב אל אישה-המשמר. "עלה ישר לחרטום האניה — צעק, הבט בדריכות והיה מוכן לסגת במהירות לאחור".

"כן, כן, אדוני".

"ואת — פקד על האשה — עברי לשם, אל מאחורי הגשר".

היא צייתה. עמידתו של הקצין לא הניחה לה כל ברי-רה. היתה זו עמידתו של אדם, השולט לחלוטין במצב המת-פתח בהתאם לתכניותיו. הציף לרגע-קט אל הכלב ושרק בחשאי.

"כלב זה — מלמל, כשהוא מבטא זו הפעם הראשונה את השערותו בקול — כלב זה יודע יותר מאחננו, יש דבר בו... אבל המלה "אוויר" נשארה לא מובעת, כי עיני נָךְ היו לקצין, ובגחנו להביט קדימה, לא נזקק עוד לקריאתו של הצופה כדי לזהות את הדמות המוארכת, שצפה על-פני המים במרחק שלושה קשרים לפניו.

"ההגה לידני!" — צעק אל ההגאי בחדוות-נצחון. בו ברגע לחץ ביד שמאלו על פעמון האזעקה. כבתנפת מטה-קסמים החלו אנשים זורמים מכל חלקי האניה.

"מה הדבר? — הרעים קולו של ה"זקן" מן החשכה. ומעל לשאון ה"תהנות", צעקות הפיקוד ורעש האניה בתנועה, בא המענה בנפץ רעם אדיר ומוזעזע: קרא... ארבעה ימים אחר-כך הופיעה בכותרת שמנה, בעמוד הראשון של "מורנינג ניוס", הרשימה דלהלן:

"כלב השמיד צוללת צידוף-מאורעות מפתיע

"פרטי מפעלה של "סקוטיש אנטר-פרייז", שיצאו לה מעתה מוניטין, נתגלו במלואם אתמול אחרי הצהריים, כשעגנה בחוף המערבי לתיקון חרטומה, שנפגע קשה. בין ניצולי הצוללת, שהושמדה בגיחת האניה, נמצא בלב "שנופפלר" נדיר, שהיה כלב-הששועים של חבר המלחים. גילוייו של כלב זה על ידי בן-גזעו, שנמצא ב"סקוטיש אנטרפרייז", גרם במישרין להשמדת הצוללת."

הקצין השני אמר: "קרוב לחמש שעות היינו..."

"לא איכפת לי מה אמר — רטן ה"זקן". — הוא המרה את פקודתי ואין זה יאה לקצין שני, יהיה מה שיהיה."

מסבינו

במדור זה אנו מביאים הפעם ידיעות מתחומי הייצור והפיתוח במדינה בתשי"ז. הסקירה נוגעת בפיתוח הנגב ובתוכו אילת והנמל, אזורי הפיתוח בארץ, חיפוש הנפט ועוד. בכל אלה הובאו בעיקר עובדות וסיכומים.

סיכומי שנה בתחום הייצור והפיתוח

מה נעשה בארץ בשנה האחרונה? איך מקדמת המדינה את פני העליה החדשה במגמה לקלוט אותה ולהשרישה בארץ? מה הם ערכי הכלכלה החדשים שנוצרו? — לשאלות אלו נשתדל לתת תשובה בסקירה זו.

אכן, בסימן עליה מוגברת ארצה, בעיקר מארצות אירופה, עמדה שנת תשי"ז. את העובדה הזאת ליוו מאמצי ה"מדינה לפיתוח וליצירת מקורות תעסוקה, אס-כי הקשיים הכלכליים במימון ובקלי-טה היו לא מעטים. בראש-ראשונה הופנו המאמצים לפיתוח הנגב ולאכלוסו.

אוצרות הטבע והמחצבים בארץ, ה"מתרומם כידוע בעיקר בנגב, פיתוחם תלוי ברובו הגדול במקורות מימון מ"מ שלתיים. הייצור במרבית מפעלי הפיתוח נכנס למסלול תקין רק לפני 3-4 שנים ומרביתם אינם נושאים עדיין רווחים. ואולם ניכרת עליה רבה בתפוקה. מספר העובדים במפעלי הפיתוח בארץ, כולל הפועלים העוסקים בהקמת מתקנים חד"שים, הגיע בראשית 1957 ל-7,000 איש.

הייצור ב-10 מפעלי הפיתוח, המפ"קים או מעבדים מחצבים, מסתכם כדלהלן:

ב-1955	— 11 מיליון ל"י
ב-1956	— 16 " "
ב-1957 (יגיע)	— 24,5 " "

שיפור תנאי החיים

יסוד להתפתחות הנגב הדרומי בשנים הקרובות בצורה מזוהת הונח במשך שנת תשי"ז. כמה עובדות. — מדיניות וכל-כליות — שנרשמו אותה שנה, אפשרו מפנה חשוב.

באספקת מים והשמל, בדרכי התחבורה ביבשה ובאוויר ובדחיפה לפיתוח נמל אילת חלו שינויים ניכרים. הקלת תנאי החיים במקום ושיפור הקשר עם צפון ה"ארץ נותנים תקוות לעתיד.

בעית המים לשתיה ולצרכי התעשייה היתה חמורה באילת. אחרי שהושלם קו מים חדש לאילת הותקן קו מים נוסף לאיזור התעשייה שם. נבנתה גם בריכה חדשה לאגירת מים. הזמן מתקן חדש ל-השבחת טיב המים. הושלם גם קו מים חדש לדימונה (יישוב עירוני חדש בנפת באר-שבוע). נמשכים קידוחי מים בנגב, בעיקר בסביבת אילת. יופעלו מכונני-מים חדשים. כ-2,5 מיליון ל"י משקיע משרד הפיתוח בשנתיים האחרונות לחיפוש מים ואספקתם בנגב ובערבה.

נעשה צעד חשוב להגדלת מקורות הכוח, גורם חשוב לפיתוח מלאכה ותעשייה באיזור. תפוקת החשמל בתחנת אילת הוג"דלה פי שלושה. הונח קו מתח גבוה לאי-זור התעשייה. תחנת כוח הוקמה גם בדימונה ואילו תחנת הכוח בכפר ירוחם כושר תפוקתה הוכפל. הרחבות נוספות הן בביצוע.

החורף יושלם זיפות כביש הנגב ה"רומי עד אילת. כביש זה יקצר את דרך באר-שבוע—אילת ואף יוויל את הוצאות הנסיעה. שירות האוטובוסים עד אילת הוגדל מפעמיים בשבוע ל-5 פעמים. אולם הובלת סחורות יצוא ויבוא ביבשה אל נמל אילת וממנו היא עדיין בעיה קשה מבחינה כלכלית.

התקדמות רבה חלה גם בקשר האווירי עם אילת. חברת "ארקיע" עורכת 5-6 טיסות ביום (לעומת 2-3 לפני שנה). ה"לך וגדל מספר הנוסעים וגם כמות המט"ענים המוטסים.

מפעלים חדשים באילת

כמה מפעלי תעשייה חשובים נוספו לאילת בתשי"ז. המפעל לכרית אבן שחם ועיבודו, השייך לחברת "אבן וסיד", מע"סיק כעת כמה עשרות עובדים. בית-חרור שת לליטוש יהלומים הוקם על-ידי בעל-הון פרטי. התחיל הייצור בבית-חרושת לבלוקים של גבס, השייך לחברת "אופיר".

הבלוקים מיוצרים מגבס מקומי ומיוע"דים לבניה. באילת מוקם גם בית-חרושת לשי"מורי דגים, השייך לחברת "מן" ולקבוצת דייגים מקומיים. בסתיו תתחיל הקמת בית-חרושת לשמנים, שתוצרתו מיועדת בעיקר ליצוא. נבדקת גם האפשרות להקים בית-חרושת למלט לשם יצוא.

כדי לעודד את פיתוח המקום מוקמים עוד 4 ביתני תעשייה באמצעי הממשלה והסוכנות היהודית. יש גם קרן קונסטרוק"טיבית בינמשרדית למתן הלוואות להקמת חנויות ובתי-מלאכה באילת. כמעט כל המבנים, שהוקמו עד כה באילת, נבנו ב"כספי הממשלה ורק כעת מסתמן מפנה עם נכונותם של בעלי הון פרטי להשקיע באילת.

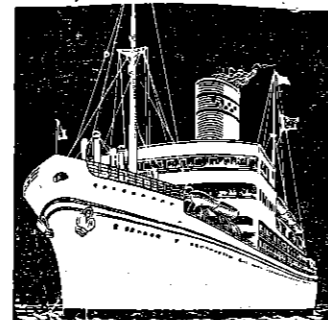
הוקמה חברה לשיכון ופיתוח בע"מ "אילת", משותפת לממשלה ולקבוצת מש"קיעים יהודים מדרום-אפריקה. עוד תח"רף התחיל החברה בבניית מרכז מסחרי חדש, שיהיו בו חנויות, בית-קולנוע, מסעדה ועוד. קבוצת קבלנים התחייבה להקים תוך שנה-שנתיים כמה עשרות דירות למכירה או להשכרה. יהיו אלה שיכונים ראשונים, שיוקמו באילת על-ידי הון פרטי.

במחצית תש"ז מנתה אוכלוסית אילת פחות מ-1,000 איש ואילו במחצית תשי"ז עלתה ל-2,500 איש, כולל עובדים זמניים. המספר הוא במזל גידול מהיר.

נמל אילת מתרחב

פעולות להרחבת נמל אילת החלו ב"ראשית תשי"ז. בעבודות אלו, שיושלמו כעבור כמה חדשים, ישקיע משרד הפ"י תוך כ-1,250,000 ל"י.

יושלם מזה חדש, שלידו יוכלו לעגון אניות בנות 7,000-6 טונות. כלומר אניות גדולות פי שניים מן האניות, שניתן לק"שור ליד המזח הקיים. קטע מן הים, בגו-



שרות נוסעים ומשאות לארבעה חלקי תבל

צאים

חברת השיעור ישראלית בע"מ

שהם שרות' הים בע"מ

חלוצי הסחר הימי הנ"ד

אניות משא "אליים" בע"מ

א/ק "תליאביב"	בת 10.800 טון
א/מ "יסיפוק"	בת 13.000 טון
א/מ "הר כרמל"	בת 14.695 טון
א/מ "הר גלבוע"	בת 14.695 טון
א/מ "הר כנען"	בת 14.695 טון

הובלות בצובר לארץ ומתארץ לכל חלקי תבל

משרד ים:

תליאביב, רח' פינסקר 2, טלפונים: 24158'9

חיפה, רח' הגאונים 2, מרכז מסחרי חדש טלפונים: 68356'7

חברת "לים" בע"מ

הספקה לאניות

מחסני ערובה בשטח נמל חיפה

סוכנים יחידים של:

מובילאויל לישראל לשמני סיכה ימיים

משרד ראשי:

חיפה, רחוב כיאט מס. 1

טלפון 67907/8 — 2255

טנ"י:

תליאביב

רחוב כ"ג יורדי הסירה מס. 5

רוזנבלום ROSENBLUM

חיפה HAIFA

יצרני אופנת גברות וגברים

Creators of Ladies and Gents Fashion

רחוב הרצל 44 • טלפון 4760 • Phone 4760 • 44, Herzl St.

יורד הים הישראלי!

הנך מוזמן בזה לבקר בבית מסחרנו, בו תהנה משרות אדיב — ביצוע מהיר ויחס מיוחד.

בקר ותיוכח!